

Festschrift

zur

10-jährigen Stiftungsfeier

des

Jurjewer Radfahrer-Vereins

1888—1898.

Zusammengestellt und dem Verein gewidmet

von

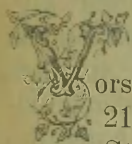
S. v. Kieseritzky.

Jurjew.

Schnakenburg's Buchdruckerei.

1898.

Дозволено Цензурою. — Юрьевъ, 9 Мая 1898 года.



Vorstehende Gründungsacta weist uns die Namen der 21 Herren auf, welche am 21. Sept. 1888 in unserer Stadt zur Gründung eines „Dorpater Velocipedisten Vereins“ zusammentraten und damit eine sehr zeitgemässe sportliche Vereinigung ins Leben riefen, welche bei dem lebhaften Interesse, das sich für den edlen Velociped-Sport allenthalben und auch in unserer Stadt bemerkbar machte, freudig begrüsst wurde.

Zum Präses desselben wurde Herr M. Friedrich, zum Vicepräses Herr A. Hasselblatt, zum Cassenwart Herr A. Erler, zum Schriftführer Herr C. Kubja und zum Fahrwart, welcher die Uebungen in dem dafür bestimmten Locale und die gemeinsamen Fahrten zu leiten, wohl auch geradezu als Instructor in der ersten Zeit zu fungieren hatte, der auf dem Gebiete des Radfahrens bereits bestens bekannte Herr G. Kopfstein gewählt. Die Statuten wurden analog denjenigen des Rigaschen Velocipedisten-Clubs abgefasst und zur obrigkeitlichen Bestätigung vorgestellt, welche den 11. Januar 1889 erfolgte.

Den ersten Schritt ins Leben that unser Vel-Cl. am 1. Novbr. 1888, indem von den 34 Mitgliedern des Vereins sich 27 zum ersten Uebungsabend in der Turnhalle eingefunden hatten, um ihre Uebungen auf den am 26. Octbr. eingetroffenen 2 schmucken Leutner'schen Rädern, einem Doppel-Sicherheits-Bicycle und einem Touren-Zweirade, zu beginnen. Der an den Uebungsabenden Dienstags und Donnerstags, sowie Sonntags bewiesene Eifer und Zuspruch war ein so

reger und grosser, dass die General-Versammlung beschloss, noch ein Niederrad aus der Leutner'schen Fabrik zu verschreiben, welches den 20. Jan. 1889 hier eintraf.

1889.

Den 15. März beging unser Velocip.-Club die erste Feier während seiner Existenz und galt dieselbe, es war eine Abschiedsfeier, dem um den Verein so sehr verdienten Fahrwart Herrn G. Kopfstein, welcher die Stadt verliess, um nach dem fernen Noworossiesk überzusiedeln. Fast alle, nahezu 70 Radfahrer, welche zum Verein gehörten, hat er zum ersten Mal in den Sattel geholfen und sie von den ersten unbeholfenen Versuchen auf dem schwankenden Zweirade bis zu mehr oder weniger sicherer Handhabung des schmucken Fahrzeuges gebracht. Den Dank, welchen der Verein dem Scheidenden schuldete, gab der Hr. Präses M. Friedrich, in warmer Abschiedsrede vollen Ausdruck und überreichte Herrn Kopfstein zu dauernder Erinnerung an sein hiesiges Wirken, Namens der Mitglieder, 2 schön gearbeitete Erinnerungsgaben.

Den 13. April hielt der Club seine erste ordentliche General-Versammlung ab und konnte Herr Präses Friedrich constatiren, dass dem Verein schon 3 Räder schuldenfrei gehörten und bereits über 63 Mitglieder, zu welchen noch am selben Abend 18 hinzutraten, mithin über 81 Mitglieder im ersten Halbjahre seines Bestehens dem Verein angehörten. Ferner, dass das Budget mit 507 Rbl, in Einnahme und Ausgabe balanciert. Die Universitäts-Obrigkeit habe ferner in lebenswürdigster Weise bis 8 Uhr Morgens die Dom-Alleen den sicheren Fahrern freigegeben. Der landwirthschaftliche Verein habe ebenfalls während der Sommermonate die Ausstellungsrotunde zu den Uebungen freigestellt. Ein Prüfungscomité wurde gewählt, sowie auch ein besonderes Ballotements-Comité, welchem die G.-Versammlung das Ballotement über neu aufzunehmende Mitglieder übertrug.

Grössere Landtouren waren von den sicheren Fahrern schon unternommen und ragen die nach Werro und von 2 Herren sogar nach Riga unternommenen Touren besonders hervor.

Den 10. Septbr. 1889 fand die erste sportliche Leistung unseres Veloc.-Cl. im Touren-Wettfahren auf eine Distanz von 11—12 Werst auf der Petersburger Landstrasse vom Rathshofschen Parke bis nach Mollatz hin statt und meldeten sich dazu auf dem Sicherheitsrade die Herren: Wassermann, J. Maslow, Ticks, Thomberg, Emmerich und Rütel. Als Erster ging noch völlig frisch Herr Maslow durchs Ziel wobei er die 12 Werst betragende Tour trotz des widrigen Windes in 51 M. zurückgelegt hatte. Als Zweiter folgte ihm nach 50 Sec. der um den Verein überaus verdiente Fahrwart C. Wassermann. Etwa 11 Minuten nach dem Starten der Sicherheitsräder traten auch die 4 Kämpen vom hohen Rade, die Herren: Kubja, Willmann, Maybaum und Dr. H. Dehio die nämliche Tour an; auf ihren hohen Maschinen hatten sie noch mehr wider die Ungunst des Windes anzukämpfen, so dass der Erste, Herr Maybaum, 57 Minuten, also 6 M. mehr als die erste Concurrenz für die Zurücklegung der Tour brauchte. Als Zweiter langte in 59 M. Herr Kubja an.

Freitag den 22. Septbr. feierte der Veloc.-Club seinen ersten Stiftungstag in den liebenswürdig zur Verfügung gestellten, überaus geschmackvoll decorirten Räumen des Commerz-Clubs und hatten sich etwa 60 Mitglieder des schon auf 102 Fahrer angewachsenen Vereins eingefunden um nach einem Imbiss bei den Klängen der Ullrich'schen Capelle in fröhlicher Geselligkeit diesen ersten Jahrestag zu feiern.

Das Budget balancierte in Einnahmen und Ausgaben mit 560 Rbl. Als Mitglieder traten ein 67 hiesige und 2 auswärtige, und traten aus 11 hiesige, so dass zum Jahresschluss ein Mitgliederbestand von 111 verblieb.

1890.

Den 24. Febr. veranstaltete der Verein zum ersten Mal seit seinem Bestehen einen geselligen Unterhaltungs-Abend in den gastlichen Räumen des Handwerker-Vereins. Im festlich geschmückten Saale hatten sich zahlreiche Radfahrer eingefunden um sich an dem reichen Unterhaltungsprogramm zu erfreuen.

Von dem zu Ostern, den 2. April stattfindenden Rendez-vous Rigaer, Revaler und Dorpater Fahrer in Pernau,

mussten leider in Anbetracht des argen Zustandes der Wege die Dorpater und auch Revaler Fahrer fernbleiben und hatten nur die Rigaer Fahrer, ihr Programm für die Osterfeiertage mit stählerner Energie durchgeführt und nach nur kurzer Rast in Pernau wieder die Heimkehr auf dem Stahlrade angetreten.

Im Juni erging das polizeiliche Verbot in der Stadt auf den Trottoirs mit dem Velociped zu fahren oder dasselbe auf dem Trottoir zu führen.

Den 28. April wurde auf der Gen.-Vers. der Namen des Dorpater Velocipedisten-Vereins in „Dorpater Radfahrer-Verein“ umgeändert. Zu den Radfahr-Uebungen stellte der H.-V. bereitwillig seinen Garten täglich von 8—10 Uhr Morgens zur Verfügung.

Mit lebhaftem Interesse sah man dem am 17. Juni 7 Uhr Nachmittags stattfindenden Touren-Wettfahren auf der Landstrasse von Jama nach Lunia entgegen, und hatten sich zur Concurrenz auf dem Hochrade 5 Fahrer gemeldet. Die Distanz betrug 20 Werst mit einem Wendepunkt auf der 5. Werst, so dass zweimal eine 10werstige Tour zu absolviren war. Leider hatte sich dieses Rennen nicht der ungetrübten Gunst des Himmels zu erfreuen, indem beim Beginn desselben ein Regen einsetzte, welcher während des ganzen Rennens andauerte und dem zahlreich erschienenen Publicum sehr unangenehm wurde.

Zur Hochrad-Concurrenz auf 20 Werst traten folgende Herren in die Schranken: Maybaum, Willmann, Willberg, Apfelbaum, Wassermann, Rosenberg und Wöhrmann. Nach der ersten Runde langten nur C. Wassermann ($26\frac{1}{5}$ M.) Maybaum ($26\frac{1}{4}$ M.), Willmann (27 M.) an. Nach der zweiten grossen Schlussrunde traf als Erster und damit als Gewinner des I. Preises Th. Maybaum in genau 55 Min. ein C. Willmann in 55 M. 7 Sec. Zweiter, dann C. Wassermann (57), Rosenberg (64) und Apfelbaum (65 M.). C. Wassermann, der bis zur letzten Werst die Führung behauptet und die besten Chancen für den I. Preis hatte, kam durch einen Hund zu Fall und konnte das dabei Versäumte nicht wieder nachholen.

An der Sicherheitsrad-Concurrenz auf 20 Werst nahmen theil die Herren: Wahrberg, Adler, Leppik, Maslow, Rütel und Skarow (Walk). Nach der ersten Runde von 10 Werst

langte an Leppik in 28, Adler in 29, Rütel, Skarow, Maslow. Die ganze 20-werstige Tour legte als Sieger E. Leppik in 57 Min. zurück, als Zweiter folgte Adler in 64 Min. Dritter Maslow in 66 M. P. Adler entschloss sich ganz unvorbereitet im letzten Augenblicke zur Theilnahme und hatte schon c. 40 W. an demselben Tage zurückgelegt. A. Skarow war ebenfalls am selben Morgen auf seinem Zweirade aus Walk ausgefahren und absolvirte trotzdem die erste Runde von 10 W. in nur 31 Min.

Nach beendetem Rennen fand eine gesellige Vereinigung im Saale des H.-V. statt, wo Hr. Präses M. Friedrich die 4 Medaillen, Herrn Maybaum einen von ihm, dem Präses, gestifteten schönen Pocal mit Silberbeschlag und Hrn. Leppik ein von den Mitgliedern dargebrachtes silbernes Porte-Cigarre überreichte.

Zum Johannistage wurde von den beiden Präsidenten des Rig. und des Dorp. Vereins den Herren Ch. Seelig und M. Friedrich ein Radfahrer-Rendezvous in Wolmar verabredet, welchem Unternehmen die Herren Rigerser mit der grössten Liebenswürdigkeit entgegen kamen, und das Arrangement der Zusammenkunft in dem ihnen näher liegenden Wolmar freundlichst übernahmen. Die passionirtesten Fahrer brachen schon Freitag Abend auf um „per pedes velocipedorum“ die 140 Werst betragende Strecke zurückzulegen, ein zweiter Theil benutzte bis Walk die Eisenbahn, verstärkte sich dort durch Walker Fahrer und schloss sich der ersten Gruppe auf dem Fahrrade von Walk bis Wolmar an, der dritte Theil aber ohne Fahrrad, doch mit lebhaftem fahrradlichem und kameradschaftlichem Interesse, strebte auf dem Dampfsosse am Sonnabend Wolmar zu. Im Ganzen hielten 14 Herren aus Dorpat am Abend ihren Einzug in Wolmar, lebhaft begrüsst von 45 Rigaer Vertretern des edlen Sports, um im Handw.-Verein, wo ein munteres Tänzchen be-
gangen wurde, die liebenswürdigste Aufnahme zu finden. Ein am Vormittage in animirtester Weise verlaufendes Frühstück, vereinte alle Ritter vom Stahlross in der gastlichen Musse, und erhob als Erster der Fahrwart Herr Witt-Riga sein Glas auf den gesunden edlen Radfahr-Sport und das Wohl der Dorpater Kameraden, in deren Namen der Schriftführer Hr. Ignée-Dorpat den um das Radfahren in unseren Provinzen so ungemein verdienten Rigaer Verein feierte.

Nach einem Ausfluge zum Bahnhof ging es in den Handw.-Verein, wo man beisammen blieb, bis um 6 Uhr die Abschiedsstunde schlug. Die vollste und einstimmigste Befriedigung herrschte unter allen Fahrern über den Ausfall dieses Stell-dicheins und hofften Alle, dass bald ein zweites folgen möge und zwar, wenn es irgend gehen sollte, hier in Dorpat.

Den 2. Septbr. veranstaltete der Rigaer Velocipedisten-Club ein Wettfahren, an welchem zum ersten Mal auch ein Glied unseres Vereins, und zwar Herr W. Laatsch theilnahm.

Bei dem denkbar schönsten Wetter fand den 9. Sept. das zweite Concurrenz-Touren-Fahren statt und zwar dieses Mal auf der Revalschen Poststrasse, auf einer ebenen Wegstrecke von nahezu einer Werst Länge, so dass Preisrichter und Zuschauer die Möglichkeit besaßen, die Fahrer auf der ganzen Tour im Auge zu behalten. Dieselben hatten die Strecke sechsmal, also im Ganzen drei Runden, zurückzulegen.

Zum ersten Fahren, dem Senior-Rennen stellten sich dem Starter die Herren: Maybaum, C. Wassermann, E. Leppik und P. Adler — die ersten Beiden auf dem Hochrade, die anderen auf dem Sicherheitsrade. Hr. Leppik übernahm zuerst die Führung, um sie dann Hr. Maybaum abzutreten, welcher jetzt als Sieger dem Ziele zuzueilen schien. Im entscheidenden Endkampfe jedoch, der sich sehr spannend gestaltete, machte sich die gefährliche Concurrenz des bewährten Fahrwarts des Vereins, Hr. Wassermanns, geltend, der aus dem verzweifelten Ringen schliesslich in 13.56 als Sieger hervorging. Zweiter Hr. Maybaum in 13.57 und dritter Hr. Leppik in 14.07. Hr. Adler hatte das Rennen aufgegeben.

Zum Junior-Rennen erschienen auf dem Sicherheitsrade die Herren: L. Luisa, A. Wahrberg, A. Ticks, R. Fischmann, E. Emmerich, Belikow und Skarow (Walk), auf dem Hochrade Hr. Apfelbaum. Hr. Luisa übernahm die Führung und zeigte sich als ein seinen Concurrenten dermassen überlegener Fahrer, dass es schon während der ersten Runde unzweifelhaft war, dass ihm der erste Preis zufallen würde. Die drei Runden, also $5\frac{1}{2}$ Werst, legte er im schnellsten Tempo, ohne äussere Anzeichen von Ueberanstrengung, in 13.31 zurück, d. i. 20 Secunden weniger als die Hochradfahrer gebraucht hatten. Um den zweiten Preis entspann sich noch ein interessanter Endkampf zwischen den Herren Fisch-

mann und Skarow, die von Anfang an sich den Vorrang streitig gemacht hatten. In 14.03 ging schliesslich Hr. Fischmann als Zweiter durchs Ziel, gefolgt von Skarow in 14.04 als Dritter. Zu einer geselligen Vereinigung, sowie Preisvertheilung vereinigten sich alle Theilnehmer am Abend im Zeichensaale des H.-V.

Das Budget balancierte in Einnahme und Ausgabe mit 560 Rbl.

Als Mitglieder traten ein im Vereinsjahre 38 hiesige und 3 auswärtige und traten aus 41 hiesige und 1 auswärtiger, so dass ein Bestand von 110 Mitgliedern verblieb.

1891.

Im April 1891 erging das polizeiliche Verbot mit Velocipeden die Strassen, Alleen und städtischen Anlagen zu befahren, und das Fahrrad auf dem Trottoir zu führen, während auf dem Dom das Radfahren mit Genehmigung des Herrn Rectors der Universität nur bis 8 Uhr Morgens gestattet wurde.

Den 24. Mai weilte ein seltener Gast in Dorpat, es war dies der französische Capitain Hr. Lancerenon aus Belfort, der aus Frankreich die Reise auf dem Velociped hierher zurückgelegt hatte, und zwar hatte er sich den 4. Mai von Belfort aus auf die Reise gemacht und war über Basel, Frankfurt, Leipzig, Berlin, Königsberg, Riga und Wenden den 24. Mai hier eingetroffen. Freundlich willkommen geheissen und herzlich aufgenommen, setzte der kühne Reisende am nächsten Tage seine Reise nach St. Petersburg weiter fort.

Am Himmelfahrtstage, den 30. Mai, leisteten etwa 35 Radfahrer aus dem hiesigen Vereine, einer vom Walkschen R.-V. liebenswürdig zugegangenen Aufforderung, in Kuikatz zu kameradschaftlicher Begegnung sich zusammenfinden zu wollen, gerne Folge. Mittwoch Abend traten 15 Fahrer direct den Weg nach Kuikatz an, während 12 Fahrer erst bei Elwa ihr Stahlross bestiegen, und schliesslich 8 radlose Mitglieder des Vereins die ganze Strecke per Eisenbahn zurücklegten. Um 5 Uhr Morgens in Kuikatz eintreffend, empfingen sie in schmucken, von zarter Frauenhand aus Dorpat vorausgesandten Blumensträusschen, die reizvolle Anerkennung ihrer ritterlichen Leistung und wurden liebens-

würdigst vom Herrn der Station empfangen. Um $1\frac{1}{2}$ 11 Uhr trafen die Gäste aus Walk, 18 an der Zahl, darunter 9 auf Rädern, ein und wurde der Tag in bester kameradschaftlicher Stimmung, welche noch durch die aus Walk mitgebrachte Musik erhöht wurde, verbracht. Prof. C. v. Raupach feierte beim prächtig mundenden Mittagsmahle das Radfahren, Präses M. Friedrich den Walkschen Bruder-Verein, in dessen Namen Präses Dr. Koch die Dorpater Kameraden hoch leben liess. Auf 36 Rädern ward dann eine gemeinsame Spazierfahrt unternommen und um 4 Uhr nach der Station Bockenhof aufgebrochen. Den Theilnehmern wird dieses Stelldichein wohl noch lange in freundlicher Erinnerung bleiben.

Den 7. Juli fand am Vormittag das Sommer-Wettfahren des Vereins statt, welches wieder, wie im vorigen Jahre, beim Mangel einer eigenen Rennbahn, auf derselben einwertigen Strecke, der Revalschen Poststrasse, welche von den 3 Concurrenzen je drei mal hin und zurück absolvirt werden musste, stattfand. Vom Ziele aus konnte man die Radfahrer fast die ganze Strecke hindurch im Auge behalten und das spannende Schauspiel sehr gut auf den 3 Runden verfolgen.

Ein sehr hübsch und graciös ausgeführtes Corso-Fahren an welchem 28 Räder theilnahmen, um zuerst einzeln in gleichmässigen Abständen aufzufahren und dann paarweise zurückzukehren, eröffnete das Kampfspiel, welches um 9 Uhr mit einen Junior-Fahren für hohe Räder seinen Anfang nahm. Die Herren P. Erdmann, A. Fleischer und A. Musso betheiligten sich an demselben und übernahm Letzterer die Führung um dieselbe unbestritten bis zur Zielflagge beizubehalten und in 12.55 die Strecke zurückzulegen. Hr. Fleischer als Zweiter sicherte sich noch in der dritten Runde den 2. Preis in 13.15, Dritter Erdmann in 13.22.

Am folgenden Junior-Fahren für Niederräder betheiligten sich die Herren: M. Grünberg, J. Steinberg, E. Klein und M. Martna. Letzterer setzte sich an die Spitze und behauptete dieselbe erfolgreich, in 12 M. durch's Ziel gehend, während Hr. Klein als Zweiter in 12.40 ankam. Die Uebrigen folgten in grösseren Abständen. Zum letzten Rennen des Tages, nämlich dem Senior-Fahren für niedrige und hohe Räder hatten sich eingefunden die Herren: L. Luisa, R. Fischmann, E. Leppik auf dem niedrigen und Maybaum

auf dem hohen Rade. Hr. Luisa übernahm die Führung und vergrösserte immer mehr den Abstand zwischen sich und seinen Concurrenten, bis bei der letzten Wendung Hr. Maybaum stürzte und Herrn Fischmann in seinen Fall hineinzog, während Leppik noch rechtzeitig abspringen konnte. Erster Luisa in 11.56, Zweiter Leppik in 12.28, Dritter Fischmann. Zur Preisvertheilung versammelten sich dann Alle im H.-V., wo silberne Medaillen als auch hübsch gewählte kleine Ehrenpreise den Siegern ausgefolgt wurden.

Zum Rennen traf eine freundliche Einladung der Walkschen Kameraden ein, am 21. Juli zu einem Stelldichein mit Rigaer Fahrern sich in Walk einfinden zu wollen und entsprachen dieser freundlichen Aufforderung vom hiesigen Verein 35 Fahrer, welche mit der Bahn nach Sagnitz fuhren, dort ausstiegen und mit aus Fellin eingetroffenen 5 Fahrern in Teilitz nächtigten, um Sonntag Vormittag ihren Einzug in das gastliche Walk zu halten. Aus Riga hatten sich 16, aus Fellin 5 und aus Wolmar 1 Fahrer eingefunden. In der Bürgermusse fand die Begrüssung und nachher ein Dejeuner statt. Um 4 Uhr fand die Versammlung im Friedrichshofschcn Park statt, von wo aus ein Festzug durch die Stadt und eine Ausfahrt zum Grünfest-Platze unternommen wurde, an welcher sich 65 Räder, unter Vortritt einer Musikeapelle betheiligten. Ein überaus heftiger Platzregen zwang jedoch Alle sofort ihr Heil der Schnelligkeit der Räder anzuvertrauen und Zuflucht, wenn auch vollständig, durchnässt, unter den gastlichen Dächern Walks zu suchen. Der Ball in den festlich geschmückten Räumen der Musse beschloss würdig diesen Festtag.

Zu dem 5 jährigen Stiftungsfeste des I. Rig. V.-V. waren die Herren: Fahrwart G. Pfeil, C. Wassermann und L. Luisa hingeeilt und betheiligten sich die beiden letzteren Herren auch an dem zu dieser Feier veranstalteten Wettrennen und erhielten dafür Erinnerungsmedaillen.

Das Budget balancierte in Einnahme und Ausgabe mit 645 Rbl.

Im Vereinsjahre traten als Mitglieder ein 24 hiesige und 3 auswärtige, traten aus 23 hiesige 2 auswärtige, so dass ein Bestand von 112 Mitgliedern verblieb. Zu den schon vorhandenen 2 Rädern legte sich der Verein in diesem Jahre noch 1 Hoch- und ein Niederrad zu.

1892.

Zu Himmelfahrt, den 14. Mai, wurde die erste Clubtour nach Elwa unternommen und trafen unsere Stahlritter auf dem Wege nach Elwa 4 Kameraden aus Walk, denen sich zwei von den Dorpater Ausflüglern stahlritterlich anschlossen, um sie nach Dorpat zum Präses des Vereins zu geleiten, wo sie gastliches Willkommen fanden und manche frohe Stunde im gemüthlichen Beisammensein verbrachten.

Zum ersten Pfingstfeiertage, den 24. Mai, hatte Wolmar alle Radf.-Vereine zu einer Radfahrer-Zusammenkunft in Wolmar aufgefordert und brachen am Sonabend unsere Fahrer mit der Eisenbahn auf, um zum Theile in Walk, zum grösseren Theile jedoch erst in Stackeln den Zug zu verlassen und die Strecke von 50 resp. 20 Werst zusammen mit den Kameraden aus Walk, auf dem Stahlrosse zurückzulegen. Aus unserer Stadt theilte sich an diesem Rendezvous 18 Fahrer, aus Riga vom I. Rigaschen Velocipedisten-Club 15, vom Radf.-Verein 9, aus Walk 17 und aus Fellin 5; Wolmar selbst war durch 13 Fahrer und 31 passive Mitglieder vertreten, so dass der Festzug die stattliche Zahl von 77 Rädern aufzuweisen hatte. Im festlich geschmückten Gewerbe-Verein fand die herzliche Begrüssung der Gäste durch den Präses des Wolmarschen Vereins Herrn Henschel statt, worauf zum Dejeuner geschritten wurde. Am Nachmittag fand vom Garten des Gewerbe-Vereins der Festzug durch die Stadt und die Ausfahrt nach dem 3 Werst von Wolmar entfernt liegenden Wolmarshofischen Hirschpark statt, wobei die Damen Wolmars den Radfahrern beim Auszuge Blumen spendeten und sich selbst beim Festplatze versammelten, wo ein zahlreiches Publikum mit Interesse dem von den Radfahrern ausgeführten Corso-Fahren, sowie auch den glänzenden Leistungen eines Rigaschen Hochrad-Kunsthofers folgten. Um 7 Uhr erfolgte die Rückkehr und beschloss ein Kränzchen im Gewerbe-Verein den schönen Festtag.

Den 8. Juni traf Seine Kaiserliche Hohheit der Grossfürst Wladimir Alexandrowitsch hier ein und hatten etwa 4 Werst von der Stadt, beim Leppiku-Krüge gegen 20 tapfere Radfahrer trotz Sturm und eines wolkenbruchartigen Regens, welcher den ganzen Tag anhielt, Posto gefasst und begrüsst Seine Kaiserliche Hohheit mit schallendem Hurrah.

Den 17. Juni fand die Beerdigung des verdienstvollen Fahrwarts des Vereins, Herrn G. Pfeil, statt.

Den 28. August übernahm der Verein, laut Beschluss der General-Versammlung vom 18. August 1892 contractlich vom Gute Rathshof auf 24 Jahr, gerechnet vom 23. April 1893 an, ein 4 Loofstellen grosses Areal und wurde damit ein schon lange sehnlichst erstrebtes Ziel unseres Vereins, sich eine Rennbahn anzulegen, erreicht.

Den 4. September unternahmen 3 Mitglieder unseres Vereins einen äusserst gelungenen Ausflug nach Fellin, welche Strecke sie, unter Abrechnung eines dreistündigen Aufenthaltes auf der Tour, in 5½ Stunden zurücklegten. In herzlichster Weise in Fellin begrüsst und aufgenommen, kehrten sie am Sonntag, begleitet von Felliner Kameraden, wieder heim.

Den 26. September beging der Radf.-Verein, unter zahlreicher Betheiligung seiner Mitglieder, seinen 5. Stiftungstag in einer internen Feier, gewürzt durch zahlreiche Reden bei Musik und Gesang im Handwerker-Verein.

Das Budget balancierte in Einnahme und Ausgabe mit 850 Rbl. Mitglieder traten ein 18 hiesige und 1 auswärtiges, und traten aus 22 hiesige und 2 auswärtige, so dass ein Bestand von 107 Mitgliedern verblieb.

1893.

Den 13. Februar fand ein sehr gelungener humoristischer Herren-Abend im Handwerker-Verein statt.

Den 4. März 1893 erfolgte die höheren Ortes befohlene Umbenennung des Dorpater Radf.-Vereins in „Jurjewer R.-V.“.

Zu Pfingsten, den 16. Mai, fand in Fellin eine gesellige Zusammenkunft von Mitgliedern Baltischer Radf.-Vereine statt und nahmen an derselben Theil: aus unserem Verein 33 Mitglieder mit dem Präses Herrn M. Friedrich, aus Riga 16, aus Reval 14, aus Walk 9, aus Pernau 7, Wenden 6, Wolmar 2, mithin 87 Gäste.

Trotz des beschwerlichen Weges, hatte Herr von Schumacher die von seinem Vereine, dem I. Rig. Vel.-Club, ausgeschriebene interne Distanzfahrt von Riga nach Fellin über eine Strecke von 220 Werst, in nur 18 Stunden 40 Minuten

zurückgelegt und errang er sich durch diese erstaunliche Leistung den dafür vom Verein ausgestellten Preis.

Um 11 Uhr Vormittags fand die Begrüssung der Gäste im Felliner Handwerker-Verein statt, welche Feier noch dadurch eine besondere Weihe erhielt, dass im Namen der Damen Fellins dem Radf.-Verein ein prachtvoll gesticktes seidenes Banner überreicht wurde. Hieran schloss sich eine Corso-Fahrt durch die Stadt und darnach eine Ausfahrt nach dem 12 Werst von Fellin belegenen Gute Kersel, an welcher gegen 93 Räder theilnahmen wobei im Grünen gefrühstückt wurde. Der um 9 Uhr Abends stattfindende Ball vereinigte alle Ritter vom Stahlrade und beschloss am nächsten Tage eine photographische Aufnahme, nach welcher die Herren Krause-Walk und Schulz-Riga ganz vorzügliche Leistungen im Kunstfahren vollführten, sowie ein höchst animirt im Handwerker-Verein verlaufendes Dejeuner, die Feier.

Im Frühjahr erhob sich das Clubhäuschen auf dem neuen Rennplatze mit einem sehr geräumigen Zimmer für die Radfahrer, einem Heim für den Hüter der Bahn und einer sehr stattlichen nach der Rennbahn hin offenen Veranda. Diesem Gebäude folgte im Sommer die Erbauung der Rennbahn, welche mit grosser Sorgfalt hergestellt wurde. Dieselbe besitzt eine Länge von genau $\frac{1}{3}$ Werst, d. i. einen Fuss von der inneren Kante aus gemessen und hat überall eine Breite von 21', dagegen auf der Gewinnseite von 26'. Die Curven sind bei einer Breite von 3 Faden und einem Radius von 15 Faden auf 3 $\frac{1}{2}$ ' erhöht. Die Tribünen, von welcher eine verdeckt und die andere offen gebaut wurden, bieten für ca. 800 Personen Platz, während die offenen Räume um die Bahn noch Tausenden Platz gewähren.

Den 8. August weihte der Verein durch ein internes Eröffnungs-Rennen seinen neuen Besitz festlich ein; es waren zu demselben 32 Meldungen von 20 Mitgliedern (darunter 1 aus Reval) eingelaufen, welche sich auf der neuen Bahn die ersten Sporen verdienen wollten. Die Räder mit Pneumatikreifen sollten ebenfalls ihre Ueberlegenheit über die bisher benutzten und mit Kissenreifen montirten darthun.

Wind und Wetter waren dem Rennen günstig und beschien die Sonne freudlich den schönen Besitz des Vereins mit seiner vorzüglichen Rennbahn. Die überdachte Tribüne

und die für die Zuschauer bestimmten Plätze, füllte ein sehr zahlreiches Publicum, welches mit lebhaftem Interesse die sportlichen Leistungen verfolgte.

Das Rennen wurde durch eine Auffahrt unter Leitung des Fahrwahrts H. v. Budkowsky's eröffnet, an welcher etwa 40 Räder theilnahmen und eine Anzahl von eleganten Touren vollführten. Nach der ersten Rundfahrt machte der Zug vor der Tribüne Halt und brachte der Gemahlin des Präsidenten, Fr. Friedrich, eine Dankes-Ovation dar für das Interesse, welches sie durch Darbringung eines vollständig eingerichteten Buffets für den Verein bethätigt hatte und fand der Dank unter Ueberreichung eines prachtvollen Blumenstrausses in einem All Heil der Fahrer seinen Wiederhall.

Das Niederrad-Juniorfahren über 2 Werst, vereinigte als erstes Rennen folgende Herren am Start: J. Buhmeister, A. Piepenberg, Otto Friedrich, E. Lukin, E. Rosenthal, E. Kusik, E. Schwarz und C. Jansen. Die Führung übernahm O. Friedrich um sie dann J. Buhmeister abzugeben, welchem dieselbe dann von E. Rosenthal streitig gemacht wurde, wobei derselbe jedoch in der Hitze des Kampfes aus der Bahn gerieth und den Kampf aufgab. Im eleganten Endkampfe schoss O. Friedrich wie ein Pfeil in $4.33\frac{1}{4}$ durch's Ziel, Zweiter J. Buhmeister in $4.35\frac{3}{4}$ und Dritter Piepenberg.

Im Hochrad-Juniorfahren über 2 Werst, an dem sich die Herren: C. Rosenberg, P. Erdmann und E. Graeff theiligten, übernahm E. Graeff die Tête und behielt dieselbe unangefochten bis zuletzt, als Erster in $4.51\frac{3}{4}$ durch's Ziel gehend, Zweiter C. Rosenberg in 5.15, Dritter P. Erdmann.

Das nun folgende Hoch- und Niederrad-Recordfahren über 1 Werst vereinigte beide Rädergattungen am Start und zwar auf dem Niederrade die Herren: E. Berthelson und J. Buhmeister und auf dem Hochrade die Herren: A. Musso, E. Graeff, W. Eichhorn, und Ed. Schümann, Reval. Die Führung übernahm E. Graeff und behauptete sie bis zur letzten Runde, wo plötzlich J. Buhmeister vom 3. Platze vorging und in 2.9 den ersten Preis für's Niederrad nahm. Ed. Schümann auf dem Hochrade siegte im Endkampfe über die Concurrenten und erhielt für die Fahrtdauer von $2.13\frac{1}{4}$ den für's Hochrad ausgesetzten ersten Preis. Dritter Hr. E. Berthelson.

Im Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst starteten die Herren: L. Luisa, O. Friedrich und J. Buhmeister. Letzterer gab bald auf und übernahm Hr. Luisa für die ganze Tour die Führung, bis auf der letzten Runde O. Friedrich vorging und in glänzendem Endkampfe in 11.59 als Erster durch's Ziel ging. L. Luisa Zweiter in 12.05.

Im Hochrad-Hauptfahren über 5 Werst starteten die Herren: R. Fischmann, A. Fleischer, A. Musso, E. Graeff, W. Eichhorn und E. Schümann, Reval. Letzterer übernahm die Führung gefolgt von Graeff, welchem nebeneinander liegend W. Eichhorn und A. Fleischer folgten. So ging es in scharfer Pace bis zur letzten Runde, wo Fleischer vorzugehen suchte, jedoch mit Schümann collidirte und Beide zu Fall kamen. Der dicht auffolgende Graeff wurde in den Sturz hineingezogen und flog im Bogen über die Liegenden hinweg. Herr Schümann bestieg sein Rad und sicherte sich noch in 13.17 den ersten Preis, während Graeff seine Maschine in 14.26 durch's Ziel führte. Fleischer gab das Rennen auf.

Am Hauptfahren für Pneumatikräder über 5 Werst theiligten sich die Herren: G. Krüger, A. Usthal, O. Friedrich, E. Berthelson und L. Luisa. Unter beständiger wechselnder Führung übernahm auf der letzten Runde O. Friedrich die Führung und ging trotz aller Anstrengungen L. Luisa's, ihm den Sieg zu entreissen, in 11.36 $\frac{1}{3}$ durch's Ziel. Zweiter L. Luisa in 11.40. E. Berthelson Dritter.

Bevor es zur Vertheilung der Preise ging richtete der Präsident des Vereins, Herr M. Friedrich, Worte des lebhaftesten Dankes an die Herren, welche in allererster Linie sich um die Herstellung der neuen Rennbahn verdient gemacht hatten, an die Herren J. Thomberg und J. Rütel, denen er im Namen des Vereins zwei goldene Erinnerungs-Medaillen als äusseres Zeichen der Dankbarkeit des Vereins überreichte. Ferner gelangten noch an die Sieger zur Vertheilung 3 goldene und 11 silberne Ehrenzeichen.

Um für das Publicum noch besser zu sorgen als es bisher schon der Fall war, wurde beschlossen zum zweiten internen Rennen, welches zur Ausstellungszeit stattfinden sollte, noch 2 offene Tribünen mit nummerirten Plätzen zu der bisherigen überdachten Tribüne hinzuzubauen und für die Musik auch einen Musikpavillon zu errichten. Ferner wurden aparte Eingänge zu den Plätzen und noch 5 Cassen

errichtet, von den man direct zu den Plätzen gelangt. Um den Fahrrad-Bau zu fördern, wie er in unserer Gegend vielfach von einfachen Schmieden und Schlossern auf dem Lande ausgeübt wird und um weiteren Kreisen Gelegenheit zu geben, diese billigen Räder kennen zu lernen, beschloss der Vorstand in diesem 2. Wettrennen auch ein sog. Bauernrennen aufzunehmen und setzte ein Mitglied noch einen Extra-Preis für das nach Construction und Herstellung beste „selbstgefertigte“ Fahrrad, unter den bei diesen Fahren benutzten Rädern, aus.

Den 29. Aug. fand dieses interne Wettrennen bei ungünstiger Witterung statt und verfolgte ein zahlreiches Publicum, welches die Tribünen und Zuschauerplätze füllte, mit lebhaftem Interesse die spannenden Wettfahren. Zu demselben waren von 23 Fahrern (darunter gehörten 2 den Rev. und 1 dem Walkschen R.-V. an) 41 Nennungen eingelaufen.

Als erste Nummer folgte ein Recordfahren für Nieder- und Hochräder, sowie für Pneumatik und sollte der im vorigen Rennen für Niederräder aufgestellte Record von 2.9, über eine Werst, verbessert werden, wodurch dieses Fahren jetzt erst seine volle Bedeutung erlangte. Dem Starter stellten sich die Herren: A. Müller, O. Friedrich, J. Flug, Reval, L. Luisa und J. Buhmeister. Leider schieden zwei sehr tüchtige Fahrer aus diesem Rennen aus, indem durch Collision J. Flug stürzte und über ihn hinweg L. Luisa, wobei dessen Maschine gebrauchsunfähig wurde. Herr O. Friedrich ging in 2.8 als Erster durch's Ziel und hatte den Record trotz der schlechten Beschaffenheit der Bahn um 1 Secunde verbessert, so dass ihm die goldene Medaille zufiel. Zweiter J. Buhmeister in 2.11. Dritter A. Müller.

Zur Verbesserung der Recordzeit von 2.13 für Hochräder traten zu diesem Recordfahren in die Bahn die Herren: E. Graeff, A. Musso und O. Willmann. Letzterer gab das Rennen bald auf und kam Graeff mit grossem Vorsprunge in $2.13\frac{2}{5}$ als Erster ein, hatte jedoch den Record nicht verbessert.

An dem Recordfahren für Pneumatik beteiligten sich die Herren: E. Berthelson, O. Friedrich, J. Flug, Reval und M. Mend. Die Führung wechselte zwischen den 3 Erstgenannten bis auf der Mitte der letzten Curve Herr O. Friedrich

seine Gegner überholte und in 1.58 als Erster ankam. Zweiter J. Flug in 2 M. $\frac{2}{5}$ Sec.

Das Juniorfahren für Niederräder über 2 Werst bestritten die Herren: C. Jannsen, S. v. Kieseritzky (an Stelle des erkrankten E. Schwarz) E. Rosenthal, A. Müller und O. Grünberg. Die Führung übernahm Jannsen, trat sie jedoch bald Müller ab, der auf der letzten Runde noch leicht von E. Rosenberg überholt wurde und in $5.22\frac{4}{5}$ einkam. Zweiter Müller und Dritter C. Jannsen, trotz aller Anstrengung seines Concurrenten O. Grünberg.

Zum Juniorfahren für Hochräder über 2 Werst traten in die Bahn die Herren: P. Erdmann, A. Müller, A. Silberhand, G. Abram und E. Raudsepp. Der Letztgenannte setzte sich bald an die Spitze, verlor jedoch durch einen Sturz viel am Terrain, so dass Müller die Führung übernahm und dieselbe bis zuletzt behauptend in $5.22\frac{4}{5}$ durch's Ziel ging. Zweiter A. Silberhand in $5.36\frac{1}{5}$. Dritter P. Erdmann.

Zum Hauptfahren für Niederräder über 5 Werst stellten sich dem Starter die Herren: O. Friedrich, A. Piepenberg, L. Luisa, J. Buhmeister, E. Rosenthal und J. Flug. Im Verlauf des Kampfes schieden vier Herren aus und entspann sich jetzt zwischsen den Herren J. Flug-Reval und L. Luisa ein interessanter Zweikampf, in welchem sich, nachdem die Führung mehrfach gewechselt hatte, Herr Flug als Erster in $11.23\frac{2}{5}$ behauptete. Zweiter Luisa in $11.27\frac{3}{5}$.

Am Hauptfahren für Hochräder über 5 Werst nahmen Theil die Herren: A. Fleischer, O. Willmann, A. Musso und E. Graeff. Letzterer liess seine Concurrenten bald weit hinter sich und gaben Fleischer und Willmann auf, so dass Herr Graeff ohne Kampf in 13 M. siegte. Zweiter A. Müller in 13.42.

Das Hauptfahren für Pneumatikräder über 5 Werst gestaltete sich zu einem wechselvollen Kampf und schliesslich zu einem spannenden Endkampf zwischsen den Herren L. Luisa und J. Flug. Die übrigen Theilnehmer waren die Herren: E. Berthelson, M. Mend und A. Skarow, Walk. Nach beständig wechselnder Führung übernahm sie jetzt Luisa und behauptete trotz mehrfacher Versuche seines schneidigen Concurrenten J. Flug seinen Platz, denselben noch auf der letzten Runde in einem letzten verzweifelten Kampfe zurückschlagend und in $11.8\frac{1}{5}$ den ersten Preis nehmend. Zweiter J. Flug in $11.22\frac{3}{5}$. Dritter M. Mend.

Als letzte Nummer folgte ein Bauerrennen auf selbst-erbauten Rädern (I. Preis 10 Rbl., II. Preis 5 Rbl., III. Preis 3 Rbl., ausserdem als Auszeichnung dem Erbauer des besten Rades 15 Rbl., gestiftet von einem Mitgliede). Es meldeten sich zur Concurrenz 6 Personen — dem Anscheine nach bauerliche Schmiede und Schlosser — auf 3 Nieder- und 3 Hochrädern. Eigenthümlich mit den leicht und geräuschlos dahinfliegenden modernen Fahrrädern contrastirend, setzten die zum Theil schwerfälligen Maschinen sich mehr oder weniger klappernd in Bewegung. Als Sieger kam der Inhaber des besten Fahrrades, eines von ihm selbst gefertigten Niederrades, ein; ihm folgte ebenfalls ein vom Besitzer construiertes Niederrad, von ziemlich gefälliger Construction und den Beschluss machte in grösserem Abstand ein Hochrad aus Holz, dessen Fahrer in Anbetracht seines Instrumentes sehr Respectables leistete. Der Stellmacher D. Rähn, aus Eecks, nahm als glücklicher Sieger im Wettfahren und als Erbauer des besten Rades die hübsche Summe von 25 Rbl. ein; ebenfalls aus Eecks stammte der zweite Sieger, Michkel Webul und der Dritte auf dem Hochrade, Peter Karro, aus Uddern.

Zur Vertheilung an die Sieger gelangten 4 goldene und 13 silberne Ehrenzeichen.

An einem Rennen in Reval nahmen 3 Mitglieder Theil und errang sich Graeff, gegen einen gefährlichen Concurrenten aus Riga, zwei Preise.

Das Budget balancierte mit 1600 Rbl. und sind im Vereinsjahre an Mitgliedern eingetreten 39 hiesige und 7 auswärtige, ausgetreten 13, sodass ein Bestand von 140 Mitgliedern verblieb.

1894.

Auf Beschluss der G.-V. vom 9. April 1894 wurde das so sehnlich erwartete Damenrad angeschafft, sowie auch die Auslegung eines Fahrtenjournals und eines Frequenzbuches bestimmt.

Sonntag, den 1 Mai fand der erste Umzug des R.-Vereins aus seinem Winterlocale der „Turnhalle“ nach der eigenen, freundlichen Heimstätte, dem Rennplatz mit dem Clubhause, statt. Dieser Tag brachte aber ausser dem Umzuge noch einen Abschied, da der Mechaniker Georg

Abram, welcher als eifrigstes Mitglied dem Vereine seit dessen Bestehen angehörte, nach Petersburg übersiedelte. Herr M. Friedrich übergab ihm eine von zahlreichen Fahrern gestiftete silberne Ehrengabe, worauf Prof. C. v. Raupach in äusserst gelungener und launiger Ansprache ihm ein humoristisches Diplom als „Professor der inneren und äusseren Anatomie des Fahrrades“ übergab.

Den 26. Mai fand ein internes Wettfahren statt, zu welchem 32 Nennungen von 17 Mitgliedern eingegangen waren. Dasselbe nahm bei schönster Witterung und passabler Bahn, trotzdem vorher Tag um Tag schwere Regengüsse niedergegangen waren, einen ungemein befriedigenden und durch keinen Zwischenfall getrübbten Verlauf. Nachdem unter Führung des Fahrwarts, Hrn. v. Budkowsky, nahezu 40 Fahrer sich in einem Corsofahren dem zahlreich erschienenen Publicum präsentirt hatten, eröffnete ein Hochrad-Juniorfahren (Distanz 2 Werst) den Wettkampf. An demselben beteiligten sich die Herren E. Raudsepp, J. Wenzer und M. Wassermann, an Stelle des fern gebliebenen Ehnbohm. Herr Raudsepp übernahm in der letzten Runde von Hrn. Wassermann die Führung und ging in 5.30 als Erster durchs Ziel, während C. Wassermann in 5.40 $\frac{4}{5}$ als Zweiter und J. Wenzer in 6.10 als Dritter folgten.

Bei dem Hochrad-Recordfahren — Distanz 1 Werst — galt es den bestehenden Record von 2 M. 13 Sec. zu verbessern und brachen dazu in scharfer Pace die Herren Ed. Schümann (Reval), E. Graeff und A. Musso auf. Als Erster ging nach hübschem Fahren H. Graeff in 2 M. 10 $\frac{1}{5}$ S. durchs Ziel, verbesserte also den Record um 2 $\frac{4}{5}$ Sec. Zweiter Schümann in 2.18.

Am Niederrad-Juniorfahren für Pneumatik — Distanz 2 Werst — beteiligten sich die Herren J. Bachstelz, A. Ustahl, E. Schwarz und E. Raudsepp und ging als Erster wiederum Raudsepp in 4.37 durchs Ziel, hart gefolgt von E. Schwarz in 4.38, dem jedoch der 2. Preis nicht zugesprochen werden konnte, weil er behufs Vermeidung einer Collision die Bahn gekreuzt hatte, es erhielt denselben Hr. Ustahl in 4.43.

An dieses Fahren schloss sich das Niederrad-Recordfahren über 1 Werst und zwar winkte dem Ersten für die Verbesserung der Record-Zeit von 1.58, falls er ein Tourenrad benutzte, ein goldenes und bei Benutzung eines Rennrades, ein silbernes Ehrenzeichen.

Zum ersten Male sollte jetzt ein Rennrad öffentlich unsere Rennbahn durchfahren. Herr O. Friedrich legte die Strecke auf seinem Rennrade in 1.53 zurück und hatte somit den Record um 5 S. verbessert. Auf dem Tourenrade legte M. Mend die Strecke in 1.55 $\frac{1}{2}$ zurück und verbesserte somit — trotzdem das Fahren auf der durch Regengüsse erweichten Bahn kein leichtes war — die Recordzeit um 2 $\frac{1}{2}$ Sec. Dritter L. Luisa in 2 M. $\frac{3}{5}$ S., Vierter E. Berthelson in 2 M. $\frac{3}{5}$ S.

Das Hochrad-Hauptfahren über 5 Werst bestritten die Herren: A. Fleischer, E. Schümann, E. Graeff, E. Raudsepp, an Stelle von K. Ehnbohm und A. Musso und ging — nachdem er wiederholt seinen gefährlichen Rivalen Ed. Schümann, der den 2. Preis in 1.32 $\frac{1}{5}$ erhielt, abgeschlagen hatte — Hr. Graeff als Erster in 12.56 $\frac{2}{5}$ durchs Ziel. Dritter A. Fleischer in 13.35 $\frac{2}{5}$. Es verdient jedoch anerkannt zu werden, dass Letzterer ohne vorhergegangene Trainirung in die Arena getreten war.

Nach der Pause fand das Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst statt, welches einen ausserordentlich hübschen Verlauf nahm. Trotz der 15 Runden wurde ein scharfes Tempo eingeschlagen, wobei Mend fortgesetzt führte und eine Reihe von Angriffen seines Revaler Rivalen J. Flug abschlug. Auf der letzten Runde jedoch schoss Flug mächtig vor und errang in 10.38 $\frac{3}{5}$ den ersten und Mend in 10.39 den 2. Preis. E. Berthelson überholte ebenfalls plötzlich seinen bis zum Schluss führenden Gegner L. Luisa in der Geraden und landete als Dritter in 11.40.

An dieses Fahren schloss sich ein von den um den Verein in besonderem Masse verdienten Fahrwart, Hrn. E. v. Budkowsky sorgfältig einstudirtes und geführtes Reigenfahren an, in welchem unter Betheiligung der Herren E. v. Budkowsky, Emmerich, G. Stolzer, A. Erler, S. v. Kieseritzky und Reinert dem Publicum eine Menge kunstvoller und hübscher Schwenkungen und Figuren vorgeführt wurden.

Interessante Rennen boten die als Novum zum ersten Male auf unserer Rennbahn stattfindenden Vorgabe-Fahren, und ist da zuerst das Hochrad-Vorgabefahren über 2 Werst zu nennen. Der vom Mal fahrende E. Graeff verkleinerte den Abstand zwischen sich und den mit einem Vorsprunge Ausgestatteten immer mehr, und überholte in der vorletzten

Runde schon die Herren E. Schümann (10 Faden), E. Raudsepp (40 F.), M. Fleischer (65 Fd.) und nahm in $4.51\frac{4}{5}$ den ersten, E. Schümann in $4.57\frac{4}{5}$ den zweiten, und A. Fleischer den dritten Preis.

Nun folgte das interessanteste Rennen des Tages und zwar das Vorgabe-Fahren über 2 Werst für Niederräder jeder Gattung. Malmann war O. Friedrich mit seinem Rennrade, dann folgten die Herren F. Flug (15 Faden), M. Mend (20 Faden), E. Berthelson (30 Faden) und L. Luisa (40 Fad.). Auch hier rückte die Nachhut stetig auf und bei der letzten Runde hatte sich Herr O. Friedrich schon vom letzten Platze an die Spitze aufgearbeitet. Für den Endkampf schienen nur noch er und F. Flug als zweiter in Frage zu kommen; da ging jedoch vor der letzten Curve M. Mend mächtig vor und schlug sogar, kurz vor der Tribüne, auch den schon mit Applaus als Sieger begrüßten O. Friedrich in $3.55\frac{1}{5}$.

Zur Vertheilung gelangten 4 goldene und 18 silberne Ehrenzeichen.

Da zahlreiche Damen von den Mitgliedern bereits dem Wunsche sich dem Radfahren zuzuwenden Ausdruck gegeben hatten und von den Aerzten ebenfalls diese Motion warm empfohlen war, so wurde laut Gener.-V.-Beschluss vom 9. April zu den Damen-Fahrübungen ein Dürkopp'sches Damenrad angekauft und trat dasselbe den 1. Juni 1894 in Action. Weiterhin soll gezeigt werden, mit welchem Eifer das Damen-Radfahren bald betrieben wurde, und wie es sich immer mehr Anhängerinnen in allen Gesellschaftsklassen erwarb.

Den 19. Juni 1894 fand das grosse, estnische Jubiläums-Gesang- und Musikfest, begangen in dankbarer Erinnerung an die vor 75 Jahren erfolgte Aufhebung der Leibeigenschaft, statt und wurde, um das Radfahren populärer zu machen, ein internes Wettfahren ausgeschrieben, zu welchem 34 Nennungen von 15 Fahrern, darunter 2 vom Rev. V.-V., eingelaufen waren.

Dasselbe nahm einen sehr spannenden Verlauf, und wurde von dem zu Tausenden herbeigeeilten Publicum mit lebhaftem Interesse verfolgt.

Das erste Rennen war ein Hochrad-Recordfahren über 1 Werst, bei dem die Fahrer E. Graeff, E. Raudsepp und

E. Schümann einen Record von $2.10\frac{1}{5}$ zu verbessern hatten. Trotz des starken Windes gelang es E. Schümann — Graeff war nur die erste Runde mitgefahren — die 3 Runden in $2.9\frac{4}{5}$ zurückzulegen und damit die goldene Medaille zu erringen. Raudsepp kam in 2.12 ein.

Am folgenden Niederrad-Erstfahren für Pneumatik — Distanz 2 Werst — betheiligten sich die Herren: C. Plax, A. Zesing, J. Bachstelz, E. Schwarz und J. Wöhrmann. In der Führung wechselten sich Zesing und Bachstelz oft ab, bis Schwarz vor der 4. Runde vorschoss und als Erster in 4.25 durchs Ziel ging. Zweiter Bachstelz in 4.26, Dritter Zesing in 4.30.

Einer der besten Kunstfahrer unter den baltischen Sportsleuten, Herr Krause aus Walk, führte in einem hier noch nicht gesehenen Kunstfahren eine Reihe staunenswerther Uebungen vor.

Einen hübschen Verlauf nahm das Hochrad-Hauptfahren über 15 Runden = 5 Werst. Zum ersten Male wurde eine Führungs-Medaille ausgesetzt Demjenigen, der mindestens 10 mal als Erster auf den 15 Runden das Band passirt. Dadurch sollte im Interesse der Zuschauer ein rascheres Tempo in den Kampf hinein kommen. Gefolgt von den Herren E. Schümann, E. Raudsepp, A. Musso und A. Fleischer setzte sich Graeff an die Spitze und behielt dieselbe nicht nur bis zuletzt, sondern vergrößerte auch den Abstand beständig, so dass Fleischer und Musso, die sich den dritten Preis streitig zu machen suchten, wegen Ueberrundens distancirt werden mussten. Graeff Erster in $11.31\frac{1}{4}$, Zweiter E. Raudsepp in 12.13. Schümann ging in der ersten Runde ab.

Eine interessante Concurrenz brachte das Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst zwischen den Herren M. Mend, A. Müller, A. Zesing, E. Berthelson und J. Flug. Müller führte zuerst 8 Runden, dann übernahm Flug dieselbe, dicht gefolgt von M. Mend, der kurz beim Einbiegen in die Gewinnseite scharf vorging und in 10.15 vor seinem Concurrenten Flug in $10.16\frac{1}{5}$ einkam. Dritter A. Müller. Der Führungspreis kam nicht zur Vertheilung.

Hierauf folgte das Hochrad-Vorgabefahren auf 2 Werst, in welchem der Malmann Graeff mit E. Schümann (20 Fad.) und Raudsepp (30 Faden) schon auf der 4. Runde, die Herren A. Fleischer (50 Fad.) und A. Musso (40 Fad.), überholten

und Graeff als Erster in $4.32\frac{4}{5}$, Raudsepp in $4.33\frac{4}{5}$ als Zweiter und Schümann in $4.33\frac{4}{5}$ als Dritter einkamen.

Ein grosses Feld zeigte das Niederrad-Vorgabefahren für Räder aller Gattungen über 2 Werst. Vom Mal fuhren M. Mend und J. Flug, dann folgten A. Müller (25 Faden), E. Schwarz (30 Fad.), E. Bachstolz (40 Fad.), A. Zesing (50 Fad.), C. Plax (60 Fad.), A. Ustahl, (80 Fad.). Müller behauptete sich lange an der Spitze, wurde jedoch von Mend überholt, der in $3.55\frac{1}{5}$ durchs Ziel ging. Zweiter Müller in 4 M. Dritter Bachstolz in $4.33\frac{4}{5}$. Flug gab wegen eines Maschinen-Defectes gleich am Anfang das Rennen auf.

Sehr amüsant gestaltete sich das Bauer-Rennen, an welchem 12 Räder, darunter 4 Hochräder, Theil nahmen. Dem 1. Hoch- und dem 1. Niederrade je 10 Rbl., dem 2. Hoch- und Niederrade je 5 Rbl., ausserdem als Auszeichnung dem Erbauer des besten Rades 15 Rbl. gestiftet von einem Mitgliede. Einige der Maschinen, die alle selbst erbaut sein mussten, glitten verhältnissmässig leicht und elegant dahin, die Mehrzahl von ihnen aber war recht schwerfällig und primitiv construirt, wenngleich gegen das vorige Jahr ein Fortschritt nicht zu verkennen war.

Den Schluss des Rennens machte ein Niederad-Record-fahren über 1 Werst, bei dem M. Mend allein startete. Trotz des Windes gelang es ihm den bestehenden Record von 1.58 auf $1.48\frac{4}{5}$ Sec. zu drücken.

Zur Vertheilung gelangten 4 goldene, 13 silb. Ehrenpreise und 1 Führungspreis.

Auf Anregung des I. Rig. V.-V. veranstalteten die baltischen Radfahrer-Vereine den 10. Juli ein Relaisfahren zwischen den Städten Reval und Riga, und sollte dasselbe bezwecken, zu constatiren, in wie kurzer Zeit ein Nachricht, etwa in Kriegszeiten, durch Radfahrer von der einen Stadt zur anderen befördert werden könne. Nach ca. 20 Werst wurde immer ein doppelt besetzter Posten errichtet und stellte der Revaler Club die nöthigen Fahrer von Reval bis Wäggewa, der Grenzstation zwischen Liv- und Estland. Von Wäggewa bis Uddern übernahm der hiesige Verein die Postenbesetzung, dann von Uddern bis Walk der Walker R.-V., von Walk bis Wolmar der Wolmarsche R.-V. und von Wolmar bis Riga der 1 Rig. V.-V.

Die von Reval um 2 Uhr Nachts, Petersb. Zeit, abgesandte Depesche wurde nach 124 Werst in Wäggewa um 8.06 M. Morgens unserem Verein übergeben Durchschnittsgeschwindigkeit 20,33 W. pro Stunde. Wäggewa bis Uddern 93 Werst in 4 St. 44 M. Durchschnitt 19,58 W. Uddern-Gulben 59 Werst in 3 St. 4 M. Durchschnitt 19,24 W. pro Stunde. Gulben-Wolmar 50 Werst in 2 St. 23 M. Durchschnitt 20,98 Werst pro St., Wolmar-Riga 115 Werst in 5 St. 38 M. Durchschnitt 20,41 pro St. und langte die Depesche um 11 Uhr 55 M. Abends in Riga an. Die Uebermittlung derselben hat somit bei einer Strecke von 441 Werst eine Fahrzeit von 21 St. 55 M. erfordert, woraus sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20,12 Werst pro Stunde ergibt. Die Witterung war äusserst ungünstig, indem durch beständige Regengüsse die Wege aufgeweicht waren und conträre Winde ebenfalls den Fahrern ihre Aufgabe erschwerten. Die an den I. Rig. V.-V. gerichtete poetische Depesche hatte folgenden Inhalt:

Reval, den 10. Juli 1894

An den I. Rig. V.-V.

1. All Heil! der Radler überwindet
Die Schranken, die gelegt der Welt
Uns trennt der Raum nicht, er verbindet,
Und der Entfernung Fessel fällt.
2. Wie ist die Erde klein geworden!
Wir reichen Euch vom Düna-Strand
Aus Estlands meerumrauschten Norden
Mit frohem Gruss die Bruderhand.
3. Wir brauchen keine Eisenbahnen
Mitleidig sehen wir sie an,
Sie keuchen schwer, als ob sie ahnen,
Dass man sie künftig missen kann.
4. Auch wollen gerne wir entbehren
So Telephon wie Telegraph,
Wir wollen sie im Dienst nicht stören
Und gönnen ihnen auch den Schlaf.
5. Und dennoch durch die weiten Lande
Fliegt unser Gruss, schnell wie ein Pfeil,
Dass heute noch am Düna-Strande
Es tönt als kräftiges „All Heil“!

Das nach Ankunft der Depesche abgesandte Telegramm des I. Rig. V.-V. lautete:

An den Revaler V.-Cl.:

Elf fünfundfünfzig, traute Brüder
Klang das „All Heil“ in Riga wieder.
Vom Düna-Strand schnell wie ein Pfeil
Klingt's Euch zurück von uns „All Heil“.

Den 28. August trat unser Radf.-Verein zum ersten Mal mit einem externen Wettfahren auf unserer Bahn vor das Publikum, und waren zu demselben 44 Nennungen von 19 Rennfahrern eingelaufen. Leider hatte das Rennen sehr unter der Ungunst der Witterung zu leiden, indem bei kaltem Winde die ganze Zeit hindurch ein immer lästiger werdender Regen die Bahn in einen sehr schlechten Zustand versetzte. Trotzdem nahmen die Rennen einen hübschen Verlauf und wurden dieselben nach einem Corsofahren, an welchem sich ca. 30 Räder beteiligten, mit einem Niederrad-Ermunterungsfahren über 2 Werst eingeleitet. Dem Starter stellten sich die Herren: A. Zesing, J. Bachstelz, E. Berthelson und F. Tannbaum vom hiesigen, H. Dreyblatt und P. Heinrichson vom Felliner Radf.-Verein. Bis zur vorletzten Runde behauptete J. Bachstelz die Führung, wo ihm dieselbe vom siegreich vorgehenden Herrn Dreyblatt genommen wurde, der in $4.10\frac{3}{5}$ als Erster durchs Ziel ging, Zweiter Bachstelz in $4.11\frac{7}{5}$, Dritter Zesing.

Das nun folgende Hochrad-Hauptfahren über 5 Werst, gestaltete sich zu einem gemächlichen Zweikampfe zwischen den Herren E. Raudsepp und E. Graeff, nachdem A. Fleischer und Ehnbohm nach einigen Runden aufgegeben hatten. Nach Führung von 11 Runden durch Raudsepp, dem dadurch eine Führungsmedaille zufiel, ging Graeff energisch vor und landete als Erster in $12.44\frac{2}{5}$; Zweiter Raudsepp in 13.02 Sec. Graeff fiel ausser einer goldenen Medaille noch ein von einem Mitgliede gestifteter Ehrenpreis zu.

Das spannendste Rennen war das Niederrad-Recordfahren über eine engl. Meile, in welchem die besten Kämpen Liv- und Estlands in die Schranken traten und zwar; vom hiesigen Verein M. Mend und A. Müller, vom Felliner O. Palenberg, vom 1. Rig. V.-V. der Meisterfahrer A. Grunau und vom Revaler Verein Baron W. Uexküll und W. Gnadeberg. Dicht geschlossen sauste die Gesellschaft vorwärts, wobei Herr Müller lange Zeit erfolgreich die Führung behauptete; auf der vorletzten Runde schoben sich Grunau und Baron

Uexküll vor, und musste sich Ersterer gegen den mächtig spurtenden Uexküll wehren, welcher im harten Endkampfe nur um $\frac{1}{5}$ Secunde zurückbleibend als Zweiter nach Grunau, welcher in $3.2\frac{2}{5}$ einkam, landete. Dritter Müller in $3.3\frac{4}{5}$. Der vom Präses des Vereins gestiftete Ehrenpreis kam nicht zur Vertheilung, da die vom Stifter stipulirte Zeit von 2.50 (eigentlich 2.45) — infolge der weichen Bahn und des starken Windes überschritten wurde.

Im Hochrad-Erstfahren auf 2 Werst, für Mitglieder des hiesigen Vereins, fuhren die Herren M. Mauer, J. Wenzer, O. Walliberg und R. Ehnbohm. Als unbestrittener Erster kam J. Wenzer in $5.6\frac{2}{5}$ ein, gefolgt von M. Mauer in $5.9\frac{2}{5}$ und O. Walliberg in 5.15.

Das mit Spannung erwartete Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst brachte insofern eine kleine Enttäuschung, als die Revaler Fahrer, Baron Uexküll und Gnadeberg sich in Folge der schlechten Witterungs- und Bahn-Verhältnisse zurückzogen. Im fliegenden Start brachen die Herren M. Mend, A. Müller, F. Tannbaum, J. Bachstelz und A. Grunau auf, wobei Müller sich durch Führung von 12 Runden den Führungspreis sicherte, jedoch in der letzten Runde vom trefflich aufrückenden A. Grunau geschlagen wurde, der in $10.19\frac{2}{5}$, sich ausser einer goldenen Medaille, noch den von einer Dame gestifteten Ehrenpreis erwarb. Zweiter Müller in $10.35\frac{2}{5}$. Dritter M. Mend.

Im Hochrad Vorgabefahren über 2 Werst fuhr vom Mal Herr E. Graeff. Vorgaben erhielten Raudsepp 25 Faden, J. Wenzer 80 Fd., A. Fleischer und M. Mauer je 90 Fd. und K. Ehnbohm 160 Faden und ging Graeff, trotz der beträchtlichen Vorgaben, an 3 Rivalen vorüber, konnte aber M. Mauer, der als Erster in $4.52\frac{1}{5}$ und R. Ehnbohm der als Zweiter eintraf, nicht mehr erreichen.

Das Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst bestritten W. Gnadeberg (Reval) vom Mal, O. Palenberg 20, A. Müller 40, H. Dreyblatt 50, M. Mend 70, J. Bachstelz 80, A. Zesing 90, F. Berthelson und P. Heinrichsen je 100 Faden. Trotz des strömenden Regens und der aufgeweichten Bahn wurde tapfer gefahren und langte als Erster A. Müller in $3.57\frac{2}{5}$, M. Mend in $4.2\frac{2}{5}$ als Zweiter und O. Palenberg in 4.3 Sec. als Dritter an.

Den Beschluss machte ein Trostfahren über 2 Werst für diejenigen Fahrer, welche keinen Preis an diesem Tage erhalten hatten. Die Herren P. Heinrichson (Fellin), E. Berthelson und F. Tannbaum theiligten sich an demselben und kamen auch in dieser Reihenfolge durchs Ziel.

Wind und Regen hatten nicht vermocht den tapferen Fahrern ihre gute Stimmung zu rauben und bewies dass auch die gesellige Zusammenkunft, welche nachher alle Radfahrer im Commerz-Club vereinigte, auf welcher auch die Vertheilung der 3 goldenen, 24 silbernen, 2 Führungsmedaillen und 2 Ehrenpreise stattfand.

Zum 6 jährigen Stiftungstage hatte der verdienstvolle Schriftwart O. Dahlberg eine mit grosser Sorgfalt zusammengestellte Geschichte des Radfahrer-Vereins während der fünf ersten Jahre seines Bestehens (1888 bis 1893) als literarisches Denkmal dem Verein gewidmet.

Am Schlusse des Vereinsjahres wies das Frequenzbuch nach, dass 148 Vereinsabende und zwar 132 auf der Rennbahn und 26 in der Turnhalle stattgefunden habe, mit einer Frequenz von 2358 Mitgliedern und 198 Gästen so dass die Durchschnittsfrequenz 17,3 pro Abend beträgt.

Den Damen ist im Jahre 1894 an 70 Tagen Unterricht im Radfahren ertheilt worden, von welchem 56 auf die Rennbahn und 14 Tage auf die Turnhalle entfallen. Diese Fahrübungen wurden von 64 Damen und zwar 18 Frauen und 46 Jungfrauen besucht.

Das-Damen-Frequenz-Buch weist einen Besuch von 579 Damen an den 70 Tagen auf, mithin wurde durchschnittlich jede Fahrstunde von ca. 8 Damen besucht.

An Mitgliedern traten ein 58 Herren und zwar 50 hiesige und 8 auswärtige; es traten aus 20 (15 hies. und 5 ausw.), so dass ein Bestand von 179 Mitgliedern verblieb.

Das Budget balancierte in Einnahmen und Ausgaben mit 1725 Rbl.

Vom hiesigen Verein bestritten im Jahre 1894 die Herren Graeff und Mend 2 Rennen in Reval sowie in Riga.

1895.

Den 15. Januar eilte eine stattliche Anzahl von Troiken — es waren wohl 15 Schlitten mit etwa 60 Damen und Herren -- in der stillen, klaren Winterluft bei vorzüglichem

Wege hinaus nach Lunia, wo nach einem gemüthlichen Plauderstündchen bei Kaffee und Thee es dann zurück zu einer überaus schönen Familienfeier mit Tanz in die liebenswürdigst zur Verfügung gestellten Räumen des Commerz-Clubs ging, welche festlich mit Fahnen und Tannen decorirt waren.

Am Himmelfahrtstage, den 11. Mai fand das letzte interne Wettrennen auf der Bahn statt und waren zu demselben von 15 Herren 38 Nennungen eingelaufen.

Der Eröffnung des Rennens ging eine Corso-Auffahrt voraus, an welcher sich neben 50 Mitgliedern auch zum ersten Male vier Damen betheiligten, welche ihre Räder mit nicht geringerer Leichtigkeit und Sicherheit regierten, als die Herren und durch ihre Mitwirkung den Beweis lieferten, dass der Radfahr-Sport dem weiblichen Geschlecht nicht weniger zugänglich sei, als etwa das Reiten und Schlittschuhlaufen.

Das Rennen begann mit einem Niederrad-Ermunterungsfahren über 2 Werst, an welchem sich die Herren E. Berthelson, J. Hint und A. Zesing betheiligten. Hint setzte sich an die Spitze und vergrößerte immer mehr den Abstand zwischen sich und Berthelson und rückte zuletzt noch Zesing vom dritten auf den zweiten Platz. Hint in 4.49 Erster, Zesing in 5.02 Zweiter.

Im darauffolgenden Hochrad-Fahren über 3 Werst fuhren die Herren: E. Raudsepp, M. Mauer, A. Krause und P. Wenzer. In dieser Reihenfolge wurde auch die ganze Tour zurückgelegt. Raudsepp ging immer schärfer vor und kam als Erster in 7.38 durchs Ziel, Mauer Zweiter in 7.42 und Krause Dritter.

Das Niederrad-Recordfahren über 1 engl. Meile brachte die guten Fahrer O. Palenberg, E. Graeff, A. Zesing, M. Mend und A. Müller in die Bahn. Die Führung nahm anfangs Graeff, dann Palenberg, bis kurz vor der letzten Runde Mend vorging und die ganze Tour in $2.41\frac{4}{5}$ zurücklegend, den bestehenden Record von $3.22\frac{2}{5}$ um $20\frac{3}{5}$ Sec. verbesserte. Palenberg und Graeff machten todtes Rennen in 2.42 und auch Herr Müller drückte, obgleich er nicht trainirt hatte, den Record auf 2.43 herab, so dass die drei Letztgenannten silberne Zeitmedaillen erhielten, während Mend die goldene Medaille und 1 silbernen Ehrenpreis davontrug.

Darauf fand ein Niederrad-Fahren für Mitglieder über 35 Jahre statt, zu welchem die Herren E. Berthelson, C. Plax, S. v. Kieseritzky, E. Reinert, E. v. Budkowsky und J. Buhmeister in Concurrenz traten. Kieseritzky übernahm die Führung, um sie dann Reinert abzugeben, der zuletzt von Berthelson in $3.10\frac{1}{5}$ überholt wurde, Reinert in $3.10\frac{2}{5}$ Zweiter und Kieseritzky in 3.20 Dritter.

Sehr spannend gestaltete sich das Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst, an welchem die Herren O. Palenberg, J. Hint, E. Graeff, M. Mend und A. Müller theilnahmen. Zuerst führte Müller und nach seinem Aufgeben wechselte die Führung, sodass die Führungsmedaille nicht vertheilt wurde. Graeff war an der Spitze und gewann ca. $\frac{1}{4}$ Runde Vorsprung dadurch, dass Palenberg und Mend sich gegenseitig beobachteten. Endlich schoss Mend vor und überholte Graeff während einer Runde, schlug Hint um eine ganze Runde und langte in $9.39\frac{1}{2}$ als Sieger an. Graeff Zweiter in $9.42\frac{1}{5}$, welchen Palenberg, als Dritter in 9.50 ankommend, nicht mehr hatte überholen können. Ausser der goldenen Medaille erhielt hier der Sieger noch als Ehrenpreis einen Krystall-Pocal.

Im darauffolgenden Hochrad-Vorgabefahren über 2 Werst traten in die Bahn: Herr E. Raudsepp, als Malmann, M. Mauer (erhielt 20 Faden vor), J. Wenzer (70 Fd.) und A. Krause (80 Fd.). Herr Raudsepp überholte bald in gutem Sprt alle die gestellten Vorgaben und erreichte das Ziel in 4.46. Zweiter Mauer in 4.47.

Das Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst vereinigte die Herren O. Palenberg, M. Mend und E. Graeff am Mal, und erhielten Vorgaben A. Müller (60 Fd.), J. Hint (90 Fd.), A. Zesing (110 Fd.). Nach einigen Runden setzte sich Mend an die Spitze und ging auch als Erster in $3.35\frac{1}{5}$ durchs Ziel, Palenberg Zweiter in $3.38\frac{2}{5}$, Hint Dritter in $3.39\frac{2}{5}$.

Den Schluss machte ein Hindernissfahren (2 Runden) das hier zum ersten Mal geboten wurde, und bei dem 2 Hecken und 1 Brücke zu nehmen, sowie zwischen einer Anzahl von Säcken durchzulaviren war. Auf Niederrädern theilnahmen sich die Herren A. Zesing, C. Plax und S. v. Kieseritzky, sowie auch Raudsepp, der infolge der grösseren Schwierigkeiten, die das Hochrad bei den Hindernissen bot, durch einen Fall bei den Säcken viel Zeit verlor.

Als Erster langte C. Plax ungefährdet an, dem S. v. Kiese-ritzky als Zweiter und als Dritter Zesing folgte.

Zur Vertheilung gelangten 2 Ehrenpreise, 2 goldene und 23 silberne Ehrenzeichen.

Zu Pfingsten den 21. und 22. Mai traten auf Anregung des I. R. V.-V. Delegirte aller ministeriell bestätigten Radfahrer-Vereine der Ostseeprovinzen in Wenden zu einer Berathung zusammen, um eine Vereinigung aller Radfahr-Vereine zu einem gemeinsamen Bunde, zwecks Hebung des Radfahrwesens anzustreben und wurde beschlossen, Statuten zu entwerfen und dieselben zur Bestätigung vorzustellen. Es waren zu diesem Meeting baltischer Radfahrer Vertreter aus 11 Vereinen erschienen und zwar: aus unserer Stadt 9, aus Riga vom I. Velocipedisten Verein 24, vom Radfahrer Verein 9, aus Reval 10, aus Fellin 7, aus Mitau 6, aus Walk 7, aus Wolmar 6, aus Pernau 5 und aus Wesenberg 1, Wenden selbst war durch 24 Mitglieder vertreten. Im Locale der „Harmonie“ erfolgte nach der herzlichen Begrüßungsansprache ein Dejeuner, gewürzt durch eine Reihe heiterer und ernster Reden. Herr von Antropow, Präses des Revaler V.-Cl., vertheilte ein vom genannten Vereine dargebrachtes Tischlied, welches alsdann von allen Anwesenden gesungen wurde und allgemeine Begeisterung hervorrief. Nachher erfolgte ein Festzug durch die Stadt von über 100 Radfahrern in den Schlosspark, woselbst eine photographische Aufnahme stattfand. Ein reizender Ball beschloss die Feier des ersten Festtages. Am 2. Tage ging es nach eingenommenem Morgenkaffee im Alexisgarten hinaus in langer Reihe mit ca. 70 Fahrrädern und vielen Equipagen nach dem 10 Werst von Wenden malerisch gelegenen Carlsruhe, wo ein trefflich mündendes Frühstück eingenommen, die wunderhübsche Aussicht und die tief unten im Thale rauschende Ammat bewundert und dann nach Wenden und nach Hause zurückgekehrt wurde.

Das externe Wettfahren welches am 27. August auf der hiesigen Rennbahn veranstaltet wurde, hatte ein so zahlreiches Publicum (ca. 4000 Zuschauer) herangelockt, wie es hier noch nie gesehen worden war. Hervorgerufen wurde dieses Interesse durch die grosse Zahl der auswärtigen Fahrer aus Riga, Walk, Reval, Zarskoje-Sselo und Petersburg, unter welchen Herr Göschel, vom I. Rig. V.-V., sowie Zelibejew

aus Petersburg, der dort für den allerbesten Fahrer galt. Es waren von 29 Rennfahrern 84 Nennungen zu diesem Wettfahren eingelaufen.

An der das Fahren einleitenden Auffahrt beteiligten sich 63 Fahrer auf 60 Rädern und erregte besondere Aufmerksamkeit in derselben die zahlreichen Damen, sowie das von einer Dame und einem Herrn gefahrene Tandem und das Triplet, welches mit den 3 Fahrern vom Rigaer Radfahrer-Verein einen sehr eleganten Eindruck machte.

Zum Niederrad-Eröffnungsfahren über 2 Werst, hatten sich 12 Herren gemeldet: E. Göschel (I. Rig. V.-V.), E. Sproge (Rig. R.-V.), W. Fischer, W. Zwetkow, K. Rütel und J. Oya (Walk. R.-V.) J. Hint und M. Mend (Jurj. R.-V.), J. Kulikow und S. Michailow beide aus Zarskoje-Sselo, G. Hackenschmidt (Rev. R.-V.), A. Zelibejew, St. Pet. Vel.-V. Vom Start brachen 8 auf. In der vorletzten Runde schoss Mend vor, dicht gefolgt von Göschel, der in erbittertem Endkampfe den Ersteren nur um wenige Zoll schlug. Erster Göschel in $3.39\frac{1}{5}$, Mend in $3.39\frac{2}{5}$ Zweiter und K. Rütel in 3.44 Dritter.

Auch das Hochrad-Fahren über 2 Werst nahm einen hübschen Verlauf, nachdem C. Wassermann als Führender seine 4 Genossen M. Mauer, E. Raudsepp und C. Rosenberg vom hiesigen, sowie M. Rudsroog vom Rig. R.-V. zu einem flotten Tempo veranlasst hatte. Raudsepp als Erster in 4.20 errang sich ausser einem Ehrenzeichen noch einen von Vereins-Mitgliedern gestifteten Ehrenpreis. Zweiter M. Rudsroog in $4.20\frac{3}{5}$ und M. Mauer in $4.21\frac{3}{5}$ Dritter.

Im Niederrad-Ermunterungsfahren über 2 Werst (A. Johansson, O. Walliberg, L. Hain, M. Hermann, A. Zesing vom hiesigen, Ed. Sproge vom Rig. R.-V. und G. Hackenschmidt vom Rev. V.) siegte E. Sproge in $3.39\frac{3}{5}$, Zweiter Hackenschmidt in 3.47 und Dritter Zesing in 3.57.

Verblüffend war das Tempo im Niederrad Gastfahren über 2 Werst. An demselben beteiligten sich nur die auswärtigen Fahrer: E. Göschel aus Riga, W. Fischer, K. Rütel, J. Oya aus Walk, G. Hackenschmidt aus Reval und A. Zelibejew aus Petersburg. Letzterer schlug sofort eine so scharfe Pace an, als ob er schon auf der letzten Runde wäre und wuchs das Staunen noch mehr, als er sein Tempo noch verschärfte, so dass sein schneidiger Hauptgegner, Herr Göschel,

es nach dieser Ueberraschung nicht einmal zu einem Endkampfe brachte. A. Zelibejew siegte in 3.20, Zweiter E. Göschel in 3.25 und Dritter J. Oya in 3.34.

Im Hochrad-Vorgabefahren über 2 Werst starteten E. Raudsepp und Rudsroog vom Mal und M. Mauer mit 30 Fad., C. Rosenberg mit 40 Fd., C. Wassermann mit 80 Fd. und A. Krause mit 100 Faden Vorgabe. Als Erster ging in 4.15 M. Mauer durchs Ziel, als Zweiter in 4.15 $\frac{1}{5}$ C. Rosenberg und als Dritter C. Wassermann.

Nun folgte das zum ersten Mal hier ausgefahrene Niederrad-Meisterschaftsfahren für die Ostseeprovinzen über eine englische Meile (etwa 4 $\frac{1}{2}$ Runden), an welchem nur Mitglieder der in den Ostseeprovinzen existirenden Radfahrer-Vereine theilnehmen durften. Um die goldene Medaille und den Ehrenpreis rangen die Herren E. Göschel, K. Rütel, J. Oya, Hint, O. Palenberg und M. Mend. Auf der vorletzten Runde schien Göschel der Sieg sicher, aber Palenberg und Mend rückten mächtig auf und ging Mend kurz vor dem Ziel an seinem Rigaer Kameraden vorüber, wurde aber von Göschel in glänzendem Endspurt doch noch um einige Zoll geschlagen. Erster Göschel in 2.34 $\frac{1}{5}$, Zweiter Mend in 2.34 $\frac{2}{5}$, Dritter Palenberg in 2.34 $\frac{4}{5}$.

Weniger aufregend verlief das Niederradfahren der älteren Herren über 1 $\frac{1}{2}$ Werst, welche das 40. Lebensjahr überschritten hatten, zu welchem sich E. v. Budkowsky und aus Walk die Herren C. Jacoby, M. Kronberg, S. Haynberg und Dr. C. Koch gemeldet hatten. Auf der vorletzten Runde ging E. v. Budkowsky vor und nahm in 3.25 $\frac{2}{5}$ den ersten Preis. Zweiter C. Jacoby in 3.31 $\frac{2}{5}$ und Dritter Kronberg in 3.33 $\frac{1}{5}$.

Darauf folgte das spannendste Rennen des Tages, das Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst, an welchem sich die Herren E. Göschel, E. Sproge, K. Rütel, J. Oya, G. Hackenschmidt, J. Hint, O. Palenberg, M. Mend und A. Zelibejew betheiligten. Letzterer nahm sofort wieder eine sehr scharfe Pace, aber Göschel, Mend und Palenberg hefteten sich ihm an die Fersen und machten alle vier ein prächtiges Fahren. 13 Runden hindurch behielt Zelibejew die Führung und schlug alle Versuche Göschels, ihm die Führungsmedaille zu entreissen, siegreich ab. Auf der vorletzten Runde überholte ihn jedoch Göschel und jetzt ging zwischen Beiden ein End-

kampf los, welchem mit athemloser Spannung gefolgt wurde, bis Beide fast gleichzeitig, Zelibejew aber um einige Zoll voraus, das Band passirten. Ausser einer goldenen Medaille sicherte er sich den vom Präses des J. R.-V. gestifteten Ehrenpreis, da er die daran gebundene Zeit von 9.40 glänzend auf 8.51 gebracht hatte, Zweiter Göschel in 8.51 $\frac{1}{5}$ und Dritter Hint in 8.57.

Am darauffolgenden Knaben-Fahren, über 3 Runden, für Angehörige von Mitgliedern eines Radfahrer-Vereins, im Alter von 13—15 Jahren, nahmen 4 Fahrer theil und trugen glücklich die ausgesetzten hübschen Preise davon, welche ihnen der Schiedsrichter, Herr Polizeimeister Rast, nach dem Fahren einhändigte.

Die letzte Nummer des Programms bot ein Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst; vom Mal aus fuhr Göschel und Vorgaben erhielten Mend 20 F., Palenberg 20 Fd., J. Oya 40 Fd., K. Rütel und G. Hackenschmidt je 50 Fd., J. Hind 60 Fd., A. Zesing 70 Fd., W. Fischer 80 Fd., M. Hermann und O. Walliberg je 90 und A. Johansson 100 Fd. Gegen den Ausgang des Fahrens schoben sich die Concurrenten in bedenklich dichtem Knäul zusammen, doch lief es ohne jegliches Malheur ab. Erster in 3.25 K. Rütel, Zweiter J. Oya 3.25 $\frac{1}{5}$ und Dritter G. Hackenschmidt in 3.26 $\frac{2}{3}$. Nach Schluss des Wettrennens führte Herr Schümann-Reval noch sein interessantes Motor-Zweirad von ca. 4 $\frac{1}{2}$ Pud Gewicht vor. Eine Werst absolvirte er in 1.45 und leistete ihm dabei Assistenz das Triplet mit den 3 Rigaer Fahrern.

An das gelungene Wettrennen schloss sich am Abend ein höchst animirt verlaufendes, geselliges Beisammensein aller Sportscameraden im Locale der Bürgermusse, wo die nach heissem Ringen erstrittenen Siegespreise und zwar 2 goldene und 29 silberne Ehrenzeichen zur Vertheilung gelangten.

Die auswärtigen Rennen besuchten auch unsere Mitglieder und kehrten immer in Ehren zurück. Im Chausseerennen über 50 Werst starteten Mend und Palenberg, ferner siegte in Mitau Mend, in Riga im I. R. V.-V. Graeff und Mend, in Wesenberg Müller und Kieseritzky, in Reval Mend, Rütel, Kieseritzky, in Riga Mend, Buhmeister und Hint.

In Veranlassung seines 25-jährigen Amtsjubiläums, am 17. Decbr. 1895, wurde Herr Polizeimeister Ed. Rast zum

Ehrenmitglieder des R.-V. gewählt und ihm eine diesbezügliche Adresse überreicht.

Am Schlusse des Vereinsjahres wies das Frequenzbuch einen Besuch von 3583 Mitgliedern und 259 Gästen an 210 Vereinsabenden auf, von welchen 157 auf die Rennbahn und 53 auf die Turnhalle entfielen, die Durchschnittsfrequenz betrug somit pro Abend 18,3. Das Damen Frequenzbuch wies auf, dass an 95 Tagen à 2 Stunden tägl. den Damen im Radfahren Unterricht ertheilt worden sei, und zwar an 63 Tagen auf der Rennbahn und an 28 Tagen in der Turnhalle und sind diese Fahrübungen von 928 Damen besucht worden, so dass die Durchschnittsfrequenz 9,7 pro Tag betrug.

Von den an den Fahrübungen sich betheiligenden 74 Damen und zwar 28 Frauen und 46 Jungfrauen, machten die vom Club ausgeführten Fahrten 16 Damen mit und legten dabei in 120 Fahrten 2760 Werst zurück. Ausserdem wurden noch von 20 Damen 253 Privattouren mit 5452 Gesamtwerst ausgeführt und beweist das wohl schon zur Genüge, einer wie grossen Beliebtheit sich das Radfahren unter der Damenwelt erfreute, trotzdem erst ein Jahr verflossen war, seit das erste Damenrad hier in Action trat und sich Aile dem besten Theile des Radfahrens und zwar dem Tourensport hingegeben hatten.

Das Fahrtenjournal der Herren weist im Ganzen 15 Clubausfahrten mit 917 Werst, oder 43 Fahrer mit 129 Fahrten und 6642 Werst, auf, so dass auf jeden Fahrer 3 Touren mit 154,5 Werst kommen. Preise wurden zuerkannt Hrn. v. Budkowsky für 821 Werst gemacht in 12 Fahrten der I., Hrn. Berthelson für 10 F. mit 639 W. der II., Hrn. Wenzer für 6 F. mit 515 W. der III. Preis. Die von 39 Mitgliedern in 587 Touren zurückgelegten 23206 Werst entsprachen nur zu einem kleinen Theile den thatsächlich ausgeführten Privattouren.

An Mitgliedern traten ein 86 Herren und zwar 82 hiesige und 4 auswärtige. Es traten aus 28 hiesige und 7 auswärtige, so dass ein Bestand von 230 Mitgl. zum Jahreschluss verblieb. Das Budget balancierte in Einnahmen und Ausgaben mit 2880 Rbl.

Den 15. Juli 1895 schenkte Herr J. Wöhrmann dem Verein ein vernickeltes Hochrad. Den 30. Novbr. wurde von

N. von Essen-Caster ein Niederrad von Michaux Paris, gebaut 1853, gekauft.

1896.

Laut General-Versammlungsbeschluss wurden im Frühjahr 1896 die beiden anderen Tribünen überdacht, sowie eine geräumige Buffet-Halle errichtet und die Rennbahn noch um eine, von vielen Mitgliedern des Vereins bestens willkommen geheissene, neue Kegelbahn — auf Initiative und aus Mitteln eines Consortiums von Mitgliedern erbaut — bereichert, welche den 20. Mai feierlich eröffnet wurde.

Am 2. Pfingstfeiertage, den 13. Mai, fand ein externes Wettfahren statt, welches der Gunst des Publikums und des Wetters sich erfreuend, unter Betheiligung mehrerer renommirter auswärtiger Fahrer einen sehr hübschen Verlauf nahm. Leider konnte Herr Paul vom Petersburger Radf.-Verein das Rennen nicht mitmachen, da er durch einen Sturz auf der Rennbahn sich Verletzungen zugezogen hatte, die ihn kampfunfähig machten.

Zu diesem Rennen waren von 21 Fahrern 56 Nennungen eingelaufen und wurden die Rennen, nachdem vorher noch eine Auffahrt von ca. 53 Rädern vorausgegangen war, durch ein Niederrad-Erstfahren über 2 Werst eröffnet. An demselben betheiligten sich die Herren E. Spohr und H. Schmidt vom Werroschen R. V., W. Mukke vom Rigaschen Radf.-Verein und A. Fell, L. Hain und G. Kymmel vom hiesigen Verein. Kymmel setzte sich bald an die Spitze und fuhr in so scharfem Tempo, dass alle Anstrengungen, ihm nahe zu kommen, vergebliche blieben, und er als Erster in 3.35 $\frac{1}{5}$ einkam, Zweiter Spohr und Dritter, nach einem Kampfe mit Mukke, Herr L. Hain

Zum Hochrad-Vorgabefahren über 2 Werst erhielten Vorgaben die Herren: M. Mjatschikow 75 Faden und S. v. Kieseritzky 35 Faden, während M. Mauer und E. Raudsepp vom Mal fuhren. Letzterer gab das Rennen bald auf und überholten Mauer und Kieseritzky den letzten Concurrenten, bis auf der letzten Runde Herr Mauer vorging und den ersten Preis in 4.21 $\frac{1}{5}$ errang, Zweiter Herr v. Kieseritzky, Dritter Herr Mjatschikow.

Das nun folgende Niederrad-Gastfahren über 2 Werst vereinigte die Herren E. Spohr und H. Schmidt vom Werro-

schen Radf.-Verein, E. Göschel vom I. Rig. V. V., W. Mukke vom Rig. R.-V. und H. Murmann aus Zarskoje-Sselo. Letzterer ein in Petersburg sehr bekannter, schneidiger Fahrer, setzte sich gleich an die Spitze, gefolgt von Göschel, der sich ihm an die Fersen heftete. Auf der letzten Runde übernahm Göschel jedoch in rasendem Tempo die Führung und schoss in 3.22 als Sieger durchs Ziel, sich ausser einem Ehrenzeichen noch einen vom hiesigen Verein gestifteten Ehrenpreis sichernd. Zweiter Herr Murmann in 3.21 $\frac{1}{5}$, Dritter Herr Spohr in 3.27.

Das Niederrad-Clubfahren über 2 Werst brachte sodann tüchtige Kräfte unseres Vereins in die Bahn und zwar die Herren: A. Fell, O. Palenberg, K. Rütel, L. Hain und G. Kymmel. Bei wechselnder Führung begann bald ein Kampf zwischen den Herren Palenberg und Kymmel, denen Herr Rütel sich anschloss. Endlich zeigte Herr Rütel sein schneidiges Fahren, ging an beiden Gegnern vorüber und errang sich in 3.54 den ersten Preis, ihm folgte Herr Kymmel und dann O. Palenberg.

Nach einer Pause folgte ein Niederrad-Recordfahren über 1 Werst, bei welchem ein Record von 1.43 verbessert werden musste. Das Fahren fand wegen zu grosser Betheiligung in zwei Gruppen statt und zwar starteten zuerst die Herren E. Göschel, K. Rütel, W. Mukke und O. Palenberg. Herr Rütel rückte im Endkampfe so energisch auf, dass ihm der Sieg in dieser Gruppe zuzufallen schien, aber Herr Göschel konnte im entscheidenden Momente nicht mehr die Linie halten — sein Schuhzeug war in Unordnung gerathen — so dass Rütel um einem Zusammenstoss zu entgehen seinen Schlusspurt mässigen musste. Die Fahrdauer betrug 1 M. 36 Sec. und erhielten beide Herren Zeitmedaillen. Die zweite Gruppe, bestehend aus den Herren: Murmann, L. Hain und G. Kymmel nahm ein noch schnelleres Tempo unter Führung des Herrn Murmann an, und legte derselbe die Strecke in 1.34 $\frac{3}{5}$ zurück, sich damit die goldene Record-Medaille sichernd und Kymmel in 1.35, ebenfalls die erste Gruppe schlagend.

Ein amüsantes Schauspiel bot das sich hieran schliessende Niederrad-Langsamfahren über eine Distanz von 40 Faden, an dem sich die Herren: L. Hain, S. v. Kieseritzky, A. Tiede, J. Bachstelz, E. Raudsepp und A. Zesing betheili-

ligten. Die 3 Letzten verlangsamten ihr Tempo zu sehr, so dass sie die Erde mit dem Fusse berührten und das Fahren aufgaben, dagegen näherten sich die Uebrigen langsam aber sicher ihrem Ziele und kam L. Hain als Erster oder vielmehr Letzter in 2.16. Kieseritzky als Zweiter in 2.8 $\frac{1}{5}$ und Tiede als Dritter in 2 M. ein.

Im Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst, war dem Ersten, ausser der goldenen Medaille, noch ein Ehrenpreis in Aussicht gestellt, falls er die Strecke in 9.39 zurücklegt. Es concurrirten in demselben die Herren E. Göschel, A. Fell, O. Palenberg, K. Rütel, W. Mukke, G. Kymmel und W. Murmann. Nach den 3 ersten Runden setzte sich Letzterer an die Spitze und sicherte sich, nachdem er alle Angriffe erfolgreich abgeschlagen hatte, die Führungsmedaille. Auf der letzten Runde kam es zum spannenden Endkampfe und gelang es Göschel seinen schneidigen Concurrenten in mächtigem Spurt zu überholen und in 8.55 $\frac{2}{5}$ als Erster durchs Ziel zu gehen. Zweiter Herr Murmann in 8.56 und Dritter Herr Rütel in 8.57.

Das Niederrad-Seniorfahren vereinigte folgende Herren am Start: M. Rudsroog und E. Laukedrey vom Rig. R.-V. und S. von Kieseritzky und E. Reinert. Letzterer übernahm sofort die Führung, verfolgt von Rudsroog, welcher jedoch vor den Tribünen stürzte und fast die Herren S. v. Kieseritzky und Laukedrey in seinen Fall hineingezogen hätte. Beim Ausbiegen geriethen Beide an die Barrieren und nahm Kieseritzky, nachdem er den Weg am Clubhäuschen und an der Musikhalle vorüber genommen hatte, die Verfolgung Reinerts auf, der jedoch mit grossem Vorsprunge in 2.46 $\frac{3}{5}$ Erster wurde. Zweiter Kieseritzky in 3.14 und Dritter Laukedrey.

Im Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst fuhren die Herren: E. Göschel und Murmann vom Mal und erhielten Vorgaben C. Rütel 10 Fad., G. Kymmel 15 Fad., O. Palenberg 30, Spohr und Mukke je 50, A. Fell und H. Schmidt je 65 Fad. Die Herren Göschel und Murmann machten die Vorgaben allmählich wett — Herr Rütel gab das Rennen auf — und ging im harten Endkampfe wieder Göschel in 3.24 $\frac{3}{5}$ als Sieger, sich den Damen-Ehrenpreis erwerbend, hervor, Zweiter Murmann in 3.25 und Dritter W. Mukke in 3.26.

Den Schluss des Rennens bildete ein Trostfahren über 2 Werst für Fahrer, die an diesem Tage keinen Preis erhalten hatten und betheiligten sich an demselben die Herren: M. Rudsroog, E. Laukedrey, H. Schmidt und A. Fell. Erster wurde Herr M. Rudsroog in $4.4\frac{2}{5}$, Zweiter H. Schmidt in 4.5 und Dritter Laukedrey.

An das Rennen schloss sich die Vertheilung der Preise durch den Präses Herrn Moritz Friedrich. Es gelangten 2 goldene und 29 silberne Ehrenzeichen und ausserdem 4 Ehrenpreise zur Vertheilung.

Den 26. Mai fand in Riga auf eine Distanz von 50 Werst, ein Mannschafts - Chausseefahren statt und starteten in diesem Fahren, vom I. Rig. V.-V. 6 Mann und vom hiesigen Verein 5 Mann, der Mitauer hatte sich leider zurückgezogen. E. Göschel absolvirte die Distanz in 1 St. 42 M. 19 Sec. Strauss in 1.48.29, Siehl 1.58.25, Palenberg 1.51.59, Hint 1.58.49, Haupt 2.1.24, Prindell 2.10.32, Neuland 2.11.31, S. v. Kieseritzky 2.13.19. G. Kymmel und E. Graeff hatten das Rennen unterwegs aufgegeben, und ist die Leistung Hints um so höher anzuschlagen, als er das besondere Malheur hatte, 5 mal, und darunter einmal recht bedenklich, zu stürzen. O. Palenberg erhielt ein Ehrenzeichen und eine Zeitmedaille, und Hint eine Zeitmedaille.

Sonnabend, den 15. Juni, traf Se. Excellenz der Herr Livländische Gouverneur Generalmajor W. D. Ssurowzow zum ersten Male in unserer Stadt ein, und beehrte am Sonntag, den 16. Juni, um 5 Uhr auch die Radfahrer-Bahn mit seinem Besuche. Auf dem Petersburger Berge von etwa 50 Radfahrern mit brausendem Hurrah begrüsst und auf der Weiterfahrt begleitet, wurde Se. Excellenz beim Eingange zur Fahrbahn vom Präses des Vereins, Herrn M. Friedrich, empfangen und durch die mit blumengeschmückten Rädern Spalier bildenden Radfahrerinnen auf die Tribüne geleitet. Mit sichtlichem Interesse folgte Se. Excellenz dem präcis ausgeführten Corso-Fahren, das namentlich durch den Blumenschmuck der Räder einen hübschen Anblick gewährte, als auch den nachfolgenden drei Wettfahrten — einem Niederradfahren über 3 Runden — Sieger E. Graeff in 1.51, einem Hochradfahren über 1 Werst, Sieger E. Raudsepp in 2.05 und einem Vorgabefahren über 2 Werst — Sieger L. Hain, (20 Fad.) in 3.57. Der Herr Gouverneur hatte die Güte, als

Erster seinen Namen ins Buch der Ehrengäste des Vereins einzutragen, die aus Gold hergestellten Ehrenzeichen den glücklichen Siegern mit freundlichen Worten zu überreichen und zur Erinnerung an diesen Tag eine Edeltanne auf dem Vereinsplatze zu pflanzen. Mit einem Dank für die gegebenen hübschen Leistungen und dem Vereine ferneres Blühen und Gedeihen wünschend, schied, unter schallenden All Heil- und Hurrah-Rufen, Se. Excellenz.

Den 18. Juni traf das Ehepaar James Anderson aus Petersburg, über Narwa, Jeve und Tschorna kommend, von mehreren vorausgefahrenen Mitgliedern empfangen hier ein, und setzte es seine Reise nach Riga zum 10jährigen Jubiläum des I. Rig. V.-V. nach zweitägigem Aufenthalte fort.

Den 23. und 24. Juni fand unter sehr zahlreicher Beteiligung auswärtiger Sportscameraden das 10 jährige Jubiläum des I. Rig. V.-V. statt, zu welchem erschienen waren aus Petersburg 4, aus Reval 5, aus unserer Stadt 5, aus Mitau 25, aus Pernau 7, aus Wenden 9, aus Wolmar 4, aus Fellin 3, aus Goldingen 2, aus Libau 2, aus Werro 1, aus Weisenstein 4, und aus Wesenberg 3, im Ganzen 75 Gäste. Dazu kamen noch die 18 Rigaer Vertreter des russischen Touristen-Vereins.

Der Jubiläumstag selbst begann mit der officiellen Begrüssung der Gäste im Vereinshause. Nach einem „All Heil“ auf die Gäste und auswärtigen Sportgenossen traten die einzelnen Deputationen vor, um dem Verein ihre Glückwünsche darzubringen. Nach dem Frühstück folgte der Corso, der in seiner ganzen Ausführung überaus gelungen war. Es war dies ein Preiscorso, worin der Pernauer und Mitauer Verein unter einander concurrirten, während die Rigaer Fahrer in mehreren Gruppen gleichfalls einen Concurrencykampf ausführten. Der Zug bewegte sich durch die Stadt zur Traberbahn hin, auf welcher das Wettfahren vor sich ging.

Der erste Tag schloss mit einem Souper, an dem 167 Festgenossen theilnahmen und das sehr animiert verlief. Der zweite Festtag begann mit einem Frühstück und einer Ausfahrt nach Champêtre. Am Abend fand dann im Concertgarten „Monopol“ das gelungene Fest, das in schönster Harmonie begangen war, seinen Abschluss.

Das zur Ausstellungszeit, den 1. Sept., hier arrangirte Wettrennen zeichnete sich durch eine so zahlreiche Betheiligung auswärtiger Fahrer aus, wie es bisher nicht der Fall gewesen. Aus Petersburg resp. Strelna und Zarskoje Sselo meldeten sich 5 Fahrer, aus Riga 4, aus Fellin und Mitau je 1 Fahrer und von den hiesigen traten 15 in die Schranken des Wettkampfes, und waren von den 26 Rennfahrern 65 Nennungen eingelaufen.

Eine nach Tausenden zählende Menge von Zuschauern war zur Rennbahn hinausgeströmt und waren die Tribünen, trotz der vielen Plätze, ausverkauft; es drängte sich die Menge fast an der ganzen Peripherie des grossen Platzes.

Auch Se. Excellenz, der Herr Livländische Gouverneur, Generalmajor Ssurowzow, hatte dem Verein die Ehre seines Besuches geschenkt und empfingen ihn, Se. Excellenz das Stadthaupt, Wirkl. Staatsrath W. von Bock und der Commandeur des Krassnojarskischen Regiments, Oberst Pichatschow, in der für ihn reservirten Loge.

Nach der Auffahrt, an welcher sich 12 Damen und etwa 50 Fahrer betheiligten, begann der Kampf mit einem Niederrad-Eröffnungsfahren über 2 Werst. Von den Herren W. Murmann, vom Petersb. V.-C., Vajen I. Rig. V.-V. J. Hint und C. Rütel vom hiesigen Verein, übernahm Letzterer die Führung, bis sich auf der vorletzten Runde Herr Murmann an die Spitze setzte und diesen Platz behauptend in $3.42\frac{3}{5}$ das Ziel passirte. Zweiter Herr Vajen in $3.42\frac{4}{5}$, Dritter Herr Hint in 3.43.

Am nun folgenden Niederrad-Ermunterungsfahren über 2 Werst betheiligten sich die Herren Friedrich vom Petersburg. R.-V., und vom hiesigen Verein C. Glück, L. Hain, E. Andresen und A. Tiede. Anfangs führte Herr Glück, doch bald entstand ihm in Herrn Friedrich ein Gegner, der seine Concurrenten bald weit hinter sich liess und in $3.33\frac{3}{5}$ durchs Ziel ging, Zweiter Herr Hain in 3.45 und Dritter Herr Andresen in 3.58.

Zum Meisterschaftsfahren für die Ostseeprovinzen über eine engl. Meile, meldeten sich die Herren: G. Kymmel, J. Hint, C. Rütel, C. Vajen und C. Geertz vom I. Rig. V.-V. Nachdem Kymmel und Geertz das Rennen aufgegeben hatten, setzte sich Hint an die Spitze und entwickelte sich zwischen ihm und Herrn Vajen nun ein interessanter und scharfer

Kampf, in welchem es Herrn Vajen gelang um Pneumatikstärke in $2.24\frac{4}{5}$ als Erster durchs Ziel zu gehen. Zweiter Herr Hint in 2.25, Dritter Herr C. Rütel in $2.29\frac{4}{5}$. Leider lief Herr Vajen an das Geländer an, so dass sein Rad gebrauchsunfähig wurde und er auf eine weitere Betheiligung verzichtete.

Das Niederrad-Clubfahren vereinigte nur unsere hiesigen Fahrer unter einander. Herr Hain, der das Feld führte, wurde bald von Herrn Murmann abgelöst, dem in kurzen Abständen C. Rütel, G. Kymmel und J. Hint folgten. In dieser Reihenfolge gingen sie auch durchs Ziel und zwar Herr Murmann in $3.34\frac{2}{5}$, Herr Rütel in 3.35 und Herr Kymmel in 3.38. Herrn Murmann fiel hier der vom Kegelverein gestiftete Ehrenpreis zu.

Im nun folgenden Hochrad-Vorgabefahren über 2 Werst, bewies Herr Söbber, Rig. Rad.-V., die grosse Ueberlegenheit seines Hochrad-Pneumatik gegen die festen Reifen. Von seinen Concurrenten erhielten alle Vorgabe: M. Mauer 90 Faden, S. v. Kieseritzky 120 Fd., C. Wassermann 135 Fd. und N. Mjatschikow 150 Fd. Mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgte man die Geschwindigkeit, mit welcher Herr Söbber eine Vorgabe nach der anderen holte und schliesslich Alle weit hinter sich liess. Erster Söbber in $3.58\frac{2}{5}$, Zweiter Mauer in 4.7, Dritter Mjatschikow in 4.15.

Es folgte das Niederrad-Hauptfahren über 5 Werst, an welchem sich die Herren W. Murmann, C. Rütel und J. Hint betheiligten. In der 9. Runde setzte Herr Murmann sich an die Spitze und musste Herr Hint trotz scharfer Anstrengungen sich mit dem zweiten Platze begnügen. Herr Rütel hatte das Rennen aufgegeben. Da der Record von 8.56 um eine Secunde verbessert wurde, und Herr Murmann auch das Band am häufigsten als Erster passirt hatte, so fielen ihm in diesem Rennen drei Preise zu, darunter ein Ehrenpreis.

An dem Niederrad-Gruppenfahren, 6 Minuten, welches hier zum ersten Mal vorgeführt wurde, betheiligten sich in der rothen Gruppe C. Rütel, Söbber und Friedrich, Petersb. R.-V.; in der weissen Gruppe Hint, Kymmel und Hain. Als Sieger ging die Gruppe der Rothen hervor.

Im Niederrad-Seniorfahren, über 2 Werst, mit Vorgabe von 5 Faden für jedes Jahr, vom 35. Jahre beginnend, fuhren die Herren: C. Wassermann und S. v. Kieseritzky

vom Mal aus. Vorgaben hatten erhalten A. Wöhrmann 10 Faden, J. Schwalbe 30 Fad. und E. v. Budkowsky 65 Faden. Letzterer behauptete seinen Platz und wurde in 3.58 Erster und v. Kieseritzky in 4 M. Zweiter. Herr C. Wassermann in 4.02 Dritter.

Im Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst fuhren vom Mal aus die Herren: Söbber, Friedrich und Hint und erhielten Vorgaben die Herren: G. Kymmel 30 Faden, Rütel 35 Fd. und Geertz 40 Fd. Die Concurrenten fuhren gleichsam in zwei Gruppen, deren einzelne Glieder scharf zusammen hielten. Hint gelang es in der letzten Runde die Fahrer der 2. Gruppe, Kymmel und Geertz, zu überholen und sich an Rütel anzuschliessen, aber kurz vor dem Ziele schoss Herr Geertz wieder vor und erreichte vor ihm das Ziel. Erster Rütel in $3.19\frac{4}{5}$, Zweiter Geertz in $3.20\frac{2}{5}$ und fast neben ihm Hint, Dritter in $3.20\frac{3}{5}$.

Den Schluss bildete ein Niederrad-Gastfahren über 2 Werst, in welchem von den 8 gemeldeten Fahrern nur 3 vom Start abgingen und zwar die Herren: Murmann, Friedrich, Geertz. Ersterer übernahm sofort die Führung und behielt sie auch bis zum Schluss. Herrn Geertz gelang es trotz aller Anstrengungen nicht einen Vorsprung zu gewinnen und gingen sie in derselben Reihenfolge durchs Ziel. Herr Murmann errang sich den Damen-Ehrenpreis in $3.29\frac{4}{5}$; Zweiter Friedrich in $3.32\frac{3}{5}$ und Dritter Geertz in $3.32\frac{4}{5}$.

Als Sieger des Tages ging somit Herr W. Murmann hervor, der in allen Wettfahrten, an denen er sich betheiligte, den ersten Preis errang.

Das Hochrad-Kunstoffahren des Herrn Krause aus Riga, welches als Zugabe gespendet wurde, erregte allenthalben Staunen und Bewunderung über die halsbrecherischen Leistungen, die mit Chic und Eleganz ausgeführt wurden. Grössten Beifall fanden auch die Fahrten auf dem Einrade, sowie auch die Kunstleistungen, die er in Gemeinschaft mit Herrn Kanger aus Riga vorführte.

Diesen Festag beschloss der Radf.-Verein mit einer geselligen Vereinigung, indem zahlreiche Mitglieder und Gäste sich zu einem solennen Souper in den Räumen des „Neucu Theaters“ zusammenfanden, und fand hier die Preisvertheilung der 2 goldenen 30 silbernen Ehrenzeichen und 4

Ehrenpreise durch Herrn James Anderson, Petersburg, an die Sieger statt.

Zur Feier des 8-jährigen Stiftungsfestes veranstaltete der Verein den 22. Septbr. noch ein internes Wettfahren, welches bei zahlreicher Betheiligung des Publicums und freundlicher Witterung einen hübschen Verlauf nahm, nur hinderte ein ziemlich heftiger Wind die Fahrer in der vollen Entfaltung ihrer Kräfte.

Das Rennen begann mit einem Recordfahren über eine Runde = $\frac{1}{3}$ Werst mit fliegendem Start, wobei die Fahrer einzeln abgelassen wurden. Herr Rütel erzielte den höchsten Record und legte trotz der weichen Bahn und des starken Gegenwindes die Strecke in $29\frac{2}{5}$ Sec. zurück. An zweiter Stelle kam Hint mit 31 Sec., dann Kymmel mit $31\frac{1}{5}$, Graeff $33\frac{2}{5}$, Hain $34\frac{1}{5}$ und Mauer 36 Sec.

Darauf folgte ein Niederradfahren über 2 Werst, an welchem sich betheiligten die Herren Goldberg, Fell, Pawassar, Graeff, Kymmel und Rütel und ging hier ebenfalls Herr C. Rütel in $4.24\frac{4}{5}$ als Sieger hervor, Zweiter Kymmel in 4.5 Dritter Mauer in 4.22.

Bei dem sich hieran schliessenden Stiftungsfahren hatten die Concurrenten eine Distance von 5 engl. Meilen = $22\frac{1}{2}$ Runden zurückzulegen, und hatte während 18 Runden Herr v. Kieseritzky die Führung. Als Erster ging Herr Rütel in 16.54 durchs Ziel, und folgten ihm als Zweiter Kymmel in 16.55 und Mauer als Dritter in 17.02. Kieseritzky und Graeff folgten. Goldberg, Fell und Pawassar hatten früher das Rennen aufgegeben.

Nachdem noch ein Corsofahren abgehalten wurde, schloss das Rennen mit einem Niederrad-Vorgabefahren über 2 Werst, in welchem die Herren: C. Rütel und G. Kymmel vom Mal fuhren und E. Graeff 30 Fd., M. Mauer 40, v. Kieseritzky 60, E. Andresen 70, C. Wassermann 80, P. Goldberg 90, Fell und Pawassar je 100 Faden Vorgabe erhielten. Als Sieger ging hier Hr. G. Kymmel in $3.44\frac{1}{5}$ hervor; Zweiter wurde C. Rütel in 3.46 und Dritter Hr. C. Wassermann in $3.53\frac{3}{5}$.

Am Abend fand die Feier des Stiftungstages und zugleich die Bannerweihe in den Räumen des Neuen Theaters statt. Nachdem der Hr. Präses die Versammelten begrüsst hatte, begann der Act der Bannerweihe, eingeleitet durch

ein von einem Doppelquartett vorgetragenes Lied. Eine Abordnung der Damen des Vereins betrat die schön geschmückte Bühne mit dem eingehüllten Banner, und nachdem eine der Damen den hübschen und schwungvollen Prolog gesprochen hatte, fiel die Hülle und übergab sie das Banner dem Präses, der dasselbe im Namen des Vereins mit einer Ansprache entgegennahm, indem er ausführte, dass der Verein immer der Devise, welche das Banner trägt: „Dem Sport das Herz, dem Bund die Hand, all Ehr und Kraft dem Vaterland,“ eingedenk sein werde. Als Vertreter des H.-V. heftete Prof. C. v. Raupach den ersten Banner-Nagel, der vom letzteren Verein gestiftet worden war, in den Schaft, worauf noch mehrere landere Nägel dargebracht und befestigt wurden. Mit dem Gesang des Radfahrer-Liedes schloss der weihevollen Act. Das Banner, welches ein Geschenk der Damen ist, zu welchem schon vom Beginn des Vereins an gesammelt wurde, ist in der Fahnenfabrik von Münden-Hannover hergestellt und ein Prachtstück der Fahnenstickerei; besonders kunstvoll ist das Stadtwappen ausgeführt.

Nachher erfolgte die Prämiirung der Sieger und die Verlesung der Telegramme und eines Glückwunsch-Schreibens des Ruder-Clubs. Von einem Mitgliede des hiesigen Vereins, Hrn. James Anderson, St. Petersburg, war zugleich mit seinem Glückwunsch dem Verein ein Rennrad zum Geschenk dargebracht worden. Ferner hatte das Mitglied, Herr Prof. Körber, den 2. Septb. 1896 ein Niederrad von Kleyer dem Verein geschenkt. Die Pausen während des Tanzes, der denn seinen Anfang nahm, wurden u. A. durch die Vorträge einer jugendlichen Violin-Virtuosin ausgefüllt, die durch ihr schönes und reines Spiel den lebhaftesten Beifall entfesselte. Der ganze Verlauf der Feier war ungemein gelungen und befriedigend und legte ein sehr hübsches Zeugniß für den guten Geist und das Corpsgefühl im R.-V. ab, der jetzt bereits gegen 300, den verschiedensten Berufs- und Gesellschaftsclassen angehörende Mitglieder zählte.

Den 8. Novbr. trat auf die Aufforderung des Vereins hin in der Bürgermusse der Kunstfahrer und Kunstschütze Herr Scuri auf, der mit seinem „Scurimobile“ genannten, verstellbaren, doppelläufigen Gewehr in den verschiedensten Stellungen fast stets zwei Ziele zu gleicher Zeit traf. Die Leistungen, welche er auf dem Einrade in geschickt und kunstvoll

nach dem Tacte der Musik vor- und rückwärts ausgeführten Wendungen, nur mit den Füßen lenkend und dabei die vielen Hindernisse auf dem engen Bühnenraume doch sicher nehmend, vorführte, waren in der That vorzüglich, zumal er noch zu gleicher Zeit 2 Cornets à piston kräftig und rein blies.

Auswärtige Rennen haben unsere Mitglieder Kymmel, C. und F. Rütel, Reinert, Raudsepp, Hint, Kieseritzky im Laufe der Saison 96 besucht: in Riga 4 Rennen, Reval, Walk und Wesenberg je ein Rennen.

Am Schlusse des Vereinsjahres wies das Frequenzbuch einen Besuch von 4584 Mitgliedern und 522 Gästen an 221 Abenden auf, von welchen 158 auf die Rennbahn und 63 auf die Turnhalle entfielen. Die Durchschnittsfrequenz beträgt somit pro Abend 23. Das Fahrtenjournal weist im Ganzen 19 Clubausfahrten mit 943 Werst oder 51 Fahrer mit 191 Fahrten und 8013 Werst auf, so dass auf jeden Fahrer 3,7 Touren mit 157 Werst kommen. Touren-Preise wurden zuerkannt Hrn. A. Wöhrmann für 943 W., gemacht in 19 Fahrten, der I. Preis. Hrn. E. v. Budkowsky für 898 Werst, gemacht in 18 Fahrten, der II. Pr. und schliesslich Hrn. C. Glück für 855 Werst, gemacht in 16 Fahrten, der III. Preis. Die von 45 Mitgliedern in 620 Privat-Touren zurückgelegten 30673 Werst bleiben weit hinter den thatsächlich ausgeführten zurück.

Das Damen-Frequenzbuch wies nach, dass an 116 Tagen à 2 Std. täglich den Damen im Radfahren Unterricht ertheilt worden war, und zwar an 85 Tagen auf der Rennbahn und an 31 Tagen in der Turnhalle, und sind diese 116 Fahrtage im Ganzen von 1300 Damen besucht worden, so dass auf jede Stunde durchschnittlich 11 Damen entfallen. Von den an den Fahrübungen theilnehmenden 168 Damen und zwar 62 Frauen und 106 Jungfrauen, haben 16 Damen sich auch an den vom Club ausgeschriebenen Clubtouren betheiligt, und legten dieselben in 46 Fahrten 909 Werst zurück, so dass auf jede Dame 3 Fahrten mit 56.8 Werst kommt. Die Daten über gemachte Privattouren konnte Schreiber dieses von den Damen nicht erhalten, jedoch kann mit ziemlicher Gewissheit angenommen werden, dass die Werstzahl, gegenüber der im vorigen Jahre gemachten, nicht zurückgegangen, sondern vielmehr verdoppelt oder verdrei-

facht worden ist, was schon zur Genüge die grosse Anzahl von Damenrädern, welche sich die zum Club gehörigen Damen angeschafft haben, beweist.

An Mitgliedern traten ein 89 Herren und zwar 83 hiesige und 6 auswärtige und traten aus 30 Herren und zwar 29 hiesige und ein auswärtiges, so dass zum Jahresschluss ein Bestand von 289 Mitgliedern verblieb.

Das Budget balancierte in Ausgaben und Einnahmen mit 3400 Rbl.

1897.

Im Interesse der Rennfahrer galt es in diesem Jahre eine völlig neue Rennbahn zu schaffen, nachdem im vorigen Jahre im Interesse des Publicums der Ausbau und die Ueberdachung der Tribüne durchgeführt worden war. Die alte Grandbahn entsprach aber nicht mehr den Anforderungen der modernen Renntechnik, indem die Curven zu niedrig waren und hätte man sie auf die erforderliche Höhe von 8—10 Fuss gebracht, so wäre diese Erhöhung durch Grand bewerkstelligt, weit über 1000 Rbl. gekommen, ganz abgesehen von den alljährlichen ganz bedeutenden Reparaturkosten für dieselbe. Um diese zu umgehen, und zugleich, da eine ausländische Capazität, an welche man sich mit einer diesbezüglichen Anfrage gewandt hatte, sich ganz entschieden für die Anlage einer Holzbahn, im Falle Cement oder Asphalt zu theuer sein sollte, aussprach, beschloss die G.-V. des R.-V. im Februar die Fahrbahn im gesammten Umfang aus Holz herzustellen. Laut diesem Beschluss erhob sich bald ein Balkengerüst mit darauf geschlagenen unbehobelten Latten von $2\frac{1}{2}$ Zoll Breite und $1\frac{1}{2}$ ' Dicke über der alten Grandbahn. Die Curven erhielten eine Steigung bis zu $10\frac{1}{2}$ ' auf 3 Faden Breite und bei einem Curven-Radius von 15 Faden. Auf der Gewinnseite ist die Bahn 4 Faden sonst 3 Faden breit. Ausserdem wurde entlang der Innenseite der Rennbahn noch eine ebene feste Grandbahn angelegt. Die ganze Bahn ist laut Vermessung des Stadtrevisors A. C. Middry 1 Fuss von der Innenkante ab gemessen, markirt durch den blauen Strich, genau $1166\frac{2}{3}$ Fuss engl., oder $\frac{1}{3}$ Werst russ. lang, so dass 3 Runden genau eine Werst ergeben.

Sonntag, den 4. Mai wurde die neue Holzrennbahn in einer internen Feier eingeweiht. Um 10 Uhr Morgens erfolgte der Umzug aus der Turnhalle auf die Rennbahn, an dem sich etwa 40 Fahrer, Herren und Damen, betheiligten. Auf dem Rennplatze, von den Klängen der Militär-Capelle begrüsst, wurde mit dem Banner Corso gefahren und darauf eine photographische Aufnahme gemacht.

Zu dem am Himmelfahrtstage, den 22. Mai, stattfindenden externen Rennen, zur Einweihung der neuerbauten Holzbahn, hatten sich Petersburger Fahrer, sowie Fahrer aus Riga und Werro und aus unserer Stadt gemeldet, und waren von 12 Fahrern 50 Nennungen eingelaufen. Dasselbe verlief jedoch mit sehr vielen Unfällen und Stürzen, welche von dem fast wolkenbruchartigen Regen, der bis zum Schluss des Rennens andauerte, veranlasst wurden.

Als die Zuschauer in einer endlosen Reihe von Wagen herangekommen waren und die Tribünen zu füllen begannen, zogen bereits schwere, dunkle Wolken herauf. Nach einer hübschen Auffahrt, an welcher sich auch fast ein Dutzend Damen betheiligten, ging es zum Eröffnungsfahren über 2 Werst, an welchem sich ausser den Petersburger Fahrern W. Murmann, Sorin und Tennoff, Söbber vom Rig. R.-V. und die hiesigen Fahrer C. Rütel, J. Hint und G. Kymmel betheiligten. Gleich nach den ersten Runden ging es mit einem heftigen Platzregen los, den der Sturm den Fahrern ins Gesicht peitschte, aber dieselben nicht hinderte unentwegt dem Ziele zuzustreben, welches Herr Murmann in 3.20 erreichte, damit sich zugleich einen Ehrenpreis erobernd, nachdem er die ganze Zeit über sich hinter dem Führenden Hr. Kymmel gehalten hatte, welcher Letzterer in 3.20 $\frac{4}{5}$ Zweiter und Tennoff in 3.25 Dritter wurde.

Um das Unwetter sich austoben zu lassen, machte man jetzt eine lange Pause, in welcher verschiedene Versuche gemacht wurden, die Bahn wieder fahrfähig zu machen und glaubte man durch Aufstreuen von Sand zu erreichen, dass die Bretter nicht glatt und schlüfrig würden. Als der Regen nachliess traten die Herren Lanes und Schmidt vom hiesigen und Herr Tennoff vom St. Petersb.-Verein zum Erstfahren über 2 Werst an. Kaum passirten sie eine Curve, als sie, wie abgemäht, alle drei mit ihren Rädern stürzten und den Rückzug antraten. Als der Regen noch weiter

andauerte und schon beschlossen war, das Rennen am Sonntag bei günstiger Witterung fortzusetzen, erschien plötzlich Herr Murmann mit seinem Rade und nahm ruhig und sicher unter dem Beifallsturm der Tribünen eine Curve und dann die andere. Der Regen hatte den aufgestreuten Sand fortgespült und konnten die Rennen weiter fortgesetzt werden.

Die Herren Söbber, Sorin und Murmann traten zum Gastfahren über 2 Werst an. Bei abwechselnder Führung übernahm Herr Murmann beim Einläuten der letzten Runde dieselbe und passirte in 3.25 als Erster das Ziel, sich wiederum einen Fhrenpreis erobernd. Zweiter Herr Söbber in 3.29.

Darauf wurde das unterbrochene Erstfahren trotzdem es noch immer weiterregnete fortgesetzt. Herr Lanes als Führender gewann einen weiten Vorsprung, wurde jedoch von Herrn Schmidt eingeholt, welcher zum allgemeinen Erstaunen wieder von Herrn Tennoff eingeholt wurde, der ganz zurück geblieben war. In 4.05 $\frac{2}{5}$ siegte er über seine Concurrenten, Zweiter Herr Schmidt in 4.14 $\frac{2}{5}$, Dritter Herr Lanes in 4.15 $\frac{1}{5}$.

Das Hauptfahren wurde mit Rücksicht auf den starken Regen von 5 auf 2 Werst herabgesetzt. Die Herrn Sorin, Tennoff, Kymmel, Murmann und Söbber traten zum Start an. Unter abwechselnder Führung von Tennoff und Sorin, schoss auf der 4 Runde plötzlich Herr Kymmel vor, übernahm die Tête und kam, da es selbst Herrn Murmann nicht gelang ihm dieselbe zu entreissen, in 3.15 $\frac{2}{5}$ als Erster ein, sich ausser einem goldenen Ehrenzeichen noch einen Ehrenpreis erobernd, Zweiter Murmann in 3.18 $\frac{2}{5}$ und Dritter Sorin 3.21 $\frac{2}{5}$.

Zur Aufstellung eines neuen Recordes auf der Holzbahn, über 1 Werst, trat Herr Tennoff an und machte die Strecke in 1.40. Herr Sorin brauchte 1.43 $\frac{4}{5}$.

Im Vorgabe-Fahren über 2 Werst gingen vom Mal die Herren: Murmann, Sorin, Kymmel und Rütel, und erhielten Vorgaben: Herr Tennoff 15 Faden, Herr Söbber 30 Faden, Herr Schmidt 50 Faden, Herr Lanes 70 Faden. Die Herren Sorin, Rütel und Kymmel stürzten und wurde ohne die beiden Letzten das Rennen fortgesetzt. Nachher stürzten wieder Söbber und Schmidt und eine Runde später Sorin und Lanes. Herr Schmidt setzte das Fahren fort. Erster wurde Herr Murmann in 3.25 $\frac{3}{7}$, sich damit den von C. Stengel Ptbg. gestifteten Ehren-

preis sichernd, Zweiter Herr Tennof in 3,37 und Dritter Herr Schmidt in 4.2.

Den Schluss machte ein Tandem-Fahren über 1 Werst, bei dem die Herren Murmann und Sorin einen Record von 1.31 über diese Strecke aufstellten.

Nach dem Rennen vereinigten sich die Vereinsglieder und ihre Gäste zu einer kleinen Feier, welche bei Musik und Gesang einen sehr gelungenen Verlauf nahm.

Zu Pfingsten, den 1. und 2. Juni, eilten auf eine diesbezügliche Aufforderung des Felliner Radf.-V., aus allen Gauen unserer engeren Heimath die Ritter vom Stahlross zum baltischen Radf.-Meeting in die gastfreundliche Stadt, welcher Ort noch in gleichem Anlass, zu Pfingsten 1893, in Aller Gedächtniss in freundlicher und schöner Erinnerung fortlebte. Trotz des ungünstigen Wetters an den Vortagen waren an auswärtigen Fahrern dort eingetroffen: aus Riga von den verschiedenen dortigen Vereinen 26, aus hiesiger Stadt 36, aus Pernau 18, Walk 6, Wenden 3, Wolmar 3, Werro 7, Reval 12, Weissenstein 6, Hapsal 2, zusammen 109 Fahrer, an denen sich dann noch 11 Damen anschlossen und zwar aus hiesiger Stadt 8, Reval 4, Pernau 3, so dass in Summa 120 auswärtige Räder gegen 89 bei dem Meeting 1893 zusammen gekommen waren.

Trotz des schlechten Weges traf Hr. Leya vom I. Rig. V.-V. Sonnabend, den 31. Mai, als Erster um 12 Uhr 20 Min. Vorm. nach einer Fahrt von 15 St. 14 Min. auf der Station Klinke wohlbehalten ein und erwarb sich den von seinem Verein für diese interne Distanzfahrt, von 220 Werst Riga-Fellin ausgesetzten Ehrenpreis, sowie auch eine goldene Medaille. Herr Leya hat somit den von Herrn Schuhmacher 1893 aufgestellten Record von 18 Stunden 40 Min. — welcher allerdings durch besondere Ungunst von Weg und Wetter beeinträchtigt wurde — bedeutend verbessert. Herr Strauss gab in Wenden schon die Distanzfahrt auf, während Herr E. Kopfstein weiterhin wegen Radbruchs dieselben aufgeben musste.

Nach der Begrüssung der Festgenossen um 12 Uhr durch den Präses des Fell. R.-V., Herrn von Wahl, schloss sich an den Festzug durch die Stadt, eine Ausfahrt nach dem, inmitten einer schattigen Waldanhöhe, in der Nähe eines Sees malerisch gelegenen Woistfer an, wo das Früh-

stück eingenommen wurde. Um 6 Uhr fand im Casino eine Sitzung der Delegirten der einzelnen Vereine statt und am Abend im Saale des geschmackvoll decorirten Saales des H.-V. ein Ball.

Der nächste Tag vereinigte alle Theilnehmer vor dem Landesgymnasium zu einer photographischen Aufnahme und ging es dann im Zuge zum Handwerker-Verein, wo ein Frühstück eingenommen wurde. Der Nachmittag wurde noch zu verschiedenen Ausflügen in die herrliche Umgegend Fellins benutzt und dann hiess es schweren Herzens der gastfreundlichen Stadt Ade sagen.

Den 19. Juni fand ein internes Wettfahren, über 2 Werst, um den W. Muirmann'schen Ehrenpreis, welcher in einer höchst geschmackvoll gearbeiteten silbernen Theekanne und einem Theegläse bestand und wegen Ungunst der Witterung zum grossen Wettrennen am 22. Mai nicht hatte ausgefahren werden können, statt. Zu demselben starteten die Herren: Hint, Kymmel, Rütel und Schmidt, und musste Letzterer nach einigen Runden die Führung Kymmel übergeben, welcher auf der letzten Runde jedoch von dem mächtig aufrückenden Rütel vor dem Ziel noch abgefangen wurde. Erster Rütel in $3.10\frac{1}{5}$, Zweiter Kymmel in $3.10\frac{4}{5}$ und Dritter Hint in 3.12.

An dem erstmaligen Ausfahren der Armbinde über 1 Werst betheiligten sich die Herren: Hint, Kymmel und Rütel. Auf der vorletzten Runde gelang es Herrn Hint die Führung Herrn Rütel abzunehmen und kam es jetzt zu einem scharfen Endkamfe, in welchem trotz aller Anstrengungen Herr Rütel doch Herrn Hint überholte und in $1.44\frac{2}{3}$ durchs Ziel ging. Hint und Kymmel machten beide zusammen in 1.45 todtes Rennen.

Der Sieger hatte nach 14 Tagen in einem neuen Rennen die Armbinde zu behaupten, und fand dieses Ausfahren der Armbinde in 3 Läufen, den 3. Juli, an einem köstlichen Sommerabend statt. Herr Rütel hatte auf die an ihn ergangene Herausforderung seinen Preis gegen Herrn Hint zu vertheidigen.

Der erste Lauf wurde sehr gemächlich zurückgelegt, dagegen in der letzten Runde sehr rasch und errang Herr Rütel den Sieg. Der zweite Lauf brachte in einem äusserst spannenden und vortrefflich gefahrenen Rennen Herrn Hint

als Ersten übers Band. So kam es jetzt zum Entscheidungslaufe und in elegantem Fahren — die letzte Runde wurde wiederum in 26 Secunden zurückgelegt — langte Rütel als Erster am Bande an.

Zwischen dem ersten und zweiten Laufe stellte Kymmel für das nächstmalige Recordfahren über 1 Werst den Record in der hübschen Zeit von 1.29 auf.

Den 5. und 6. Juli feierte der Helsingtorser Velociped-Club sein 10 jähriges Stiftungsfest und um der liebenswürdigen Aufforderung zu entsprechen, wurden vom Verein aus die bewährten erstclassigen Fahrer Rütel, Hint und Kymmel hingesandt.

Ausser unserem Verein, der als einziger baltischer Verein activ vertreten war, hatten sich noch gemeldet vom Strelnaer V.-Cl. Fokin und Murmann, vom Aboschen V. 4, vom Wiborger 3, vom Wiborger finnischen 3, vom Lachtaschen 1, vom Helsingforser 9 und Helsingforser finnischen Verein 3 Herren.

In den finnischen Meisterschaften über 1 K., 5 und 10 K. erwarb sich Lars Wiik den Titel eines Meisterfahrers Finnlands pro 1897 und zwar in $1.26\frac{2}{5}$, $8.01\frac{3}{5}$, $16.04\frac{4}{5}$.

Der Sonntag brachte den Blumencorso, welcher sich während $1\frac{1}{2}$ Stunden durch die Stadt zum Alpenhäuschen im Thiergarten begab, wo die photographische Aufnahme und ein fidel verlaufendes Frühstück, alle Theilnehmer bis zum Anfang des Rennens vereinigte.

Dasselbe nahm mit einem Eröffnungsfahren den Anfang und errang sich hier Herr Kymmel den ersten und Herr Rütel den zweiten Preis. Im Gastfahren siegte Herr Rütel mit Eleganz, als Zweiter folgte ihm, obwohl auf fremden Rade, Herr Hint.

Nach der Preisvertheilung vereinigte ein Festmahl im Alpenhäuschen alle Theilnehmer.

Den 17. Juli wurde zum dritten Male die Armbinde in einem kleinen internen Wettfahren bei Musik ausgefahren und behauptete sich auch jetzt wieder im ersten Laufe Herr Rütel gegen seinen neuen Herausforderer Herr Kymmel in 1.38. In dem zweiten gemächlicher gefahrenen Laufe wiederholte sich dasselbe, so dass der Entscheidungslauf nicht mehr erforderlich war.

Zwischen den Armbinde-Matches wurde ein Concurrenzfahren, von Fahrern zweiter Classe über 2 Werst, eingeschoben und gingen von den startenden Herren: Pawasser, Kormann, Lanes und Rybalowsky, Letzterer in 3.54 durchs Ziel. Zweiter Lanes in 3.57. Daran schloss sich eine Wiederholung dieses Wettfahrens über eine Werst und schoss hier ebenfalls Rybalowsky in 1.50 $\frac{2}{5}$, durchs Ziel, Lanes Zweiter 1.50 $\frac{3}{5}$. Dazwischen stellte Rütel den Record für eine Bahnrunde in der vorzüglichen Zeit von 26 Sec. auf.

Den 3. August vertheidigte Herr Rütel zum vierten Male seine Armbinde erfolgreich gegen seinen Herausforderer, Herrn Kymmel. Der erste Lauf über eine Werst wurde in 1.30 absolvirt und konnte der zweite Lauf wegen Unpässlichkeit des Herrn Kymmel leider nicht zum Austrage kommen, so dass die Binde wieder Herrn Rütel zufiel.

Jetzt folgte ein Concurrenzfahren von Fahrern zweiter Classe in Vorläufen, da sich mehrere gemeldet hatten. Im ersten Vorlaufe über eine Werst kam Herr Schmidt in 1.44 ein, Zweiter Hermann in 1.46. Herr Kormann und Tiede collidirten mit einander. Im zweiten Vorlaufe siegte Neumann als Erster in 1.50, Rybalowsky Zweiter in 1.51. Dritter L. Kessler. In dem nun folgenden Entscheidungslaufe kamen die zwei Besten jeden Vorlaufes zusammen und ging als Erster Schmidt in 1.53, Neumann als Zweiter in 1.54 und Rybalowsky in 1.55 als Dritter übers Band. Hermann folgte.

Rütel versucht den von ihm selbst vor 14 Tagen aufgestellten Bahnrundenrecord von 26 Secunden zu drücken und gelang es ihm trotz des hinderlichen Windes denselben auf 25 $\frac{2}{5}$ zu bringen.

Nach dem Rennen fand die Preisvertheilung an die Sieger zweiter Classe statt.

Sonntag, den 31. August, wurde das grosse externe Wettrennen auf der Bahn abgehalten, zu welchem von 29 Fahrern 95 Nennungen eingelaufen waren, und welches, durch die grosse Betheiligung auswärtiger Renngrössen, sehr spannend verlief.

Die Rennen begannen mit dem Eröffnungsfahren über 2 Werst, zu welchem von den gemeldeten 10 Fahrern sich dem Starter stellten: C. Vajen und Geertz vom I. Rig. V.-V. Lindström vom Wiborger, Holm vom Helsingfors, E. Zir-

zen vom Rig. Radf.-Verein, Stange vom Touring-Club in Riga und Hint und Neumann vom hiesigen. Vajen übernahm sofort die Führung und fuhr in glänzendem Tempo das Rennen nach Hause, nur in den beiden letzten Runden, heftig von Herrn Holm bedrängt. Ausser dem ersten Preise fiel Herrn C. Vajen noch der von den Damen gestiftete Ehrenpreis zu. Zeit 3.2. Zweiter Holm in 3.2²/₅. Dritter Geertz in 3.15.

Darauf folgte das Fahren der II classigen Fahrer über eine Werst und wurde dasselbe, da sich 12 Herren zu demselben gemeldet hatten, in 2 Vorläufen à 1 Werst absolvirt. Die drei Besten jeden Vorlaufes kamen jetzt in den Entscheidungslauf und zwar die Herren: E. Haupt und E. Tiedemann (I. Rig. V.-V.), Sarin (Rig. R.-V.), H. Schmidt, L. Rybalowsky und L. Kessler vom hiesigen Vereine. Letzterer setzte sich sofort an die Tête und behielt dieselbe bis zum Glockenschlage, wo H. Schmidt beim Einbiegen in die Zielcurve ihm die Führung abnahm und in 1.45 übers Band ging. Zweiter Rybalowsky in 1.45 ¹/₅, Dritter L. Kessler in 1.46.

Als drittes Rennen folgte das Meisterschaftsfahren für die Ostseeprovinzen über eine engl. Meile – 4 ¹/₂ Runden. In die Schranken traten 10 Herren, welche ebenfalls in 2 Vorläufen à eine Werst abgelassen wurden und von welchen die zwei Besten jeden Vorlaufes und der beste Dritte aus den beiden Vorläufen in den Endlauf kamen. Zu demselben traten jetzt an die Herren: C. Vajen und C. Geertz vom I. Rig. V.-V. E. Zirzen vom Rig. R.-V. und C. Rütel, J. Hint und G. Kymmel vom hiesigen Verein. C. Vajen übernahm sofort die Führung und führte in einem rasendem Tempo bis zur Zielcurve wo er dieselbe, trotz mehrfacher, weiterer Angriffe dem leicht und brillant spurtenden C. Rütel übergeben musste, welcher in 2.55 durchs Ziel ging. Zweiter C. Vajen in 2.55 ²/₅. Dritter J. Hint in 2.56. Stürmische Ovationen wurden dem Sieger dargebracht und drückte ihm der Präses, Herr M. Friedrich, nach Abfahren seiner Ehrenrunde einen Lorbeerkrantz aufs Haupt. Herr C. Rütel errang sich in diesem Rennen die goldene Meisterschaftsmedaille, sowie ein künstlerisch schönes Ehrendiplom.

Zum Gastfahren über 2 Werst stellten sich von den angemeldeten 9 Herren C. Vajen, C. Geertz, J. Stange, B.

Lindström und E. Holm dem Starter. Herr C. Vajen übernahm wieder sofort die Führung, um sie auf der dritten Runde Herrn Geertz zu übergeben, der nach dem Läuten wieder von Vajen abgelöst und von den mächtig aufrückenden Finnländern, sogar von den ihm so sicheren zweiten Platze auf den vierten verwiesen wurde. Ausser den ersten Preis in $3.40\frac{1}{5}$ erwarb sich Herr C. Vajen noch einen silbernen Pocal als Ehrenpreis. Zweiter Lindström in $3.40\frac{3}{5}$, Dritter Holm in $3.40\frac{4}{5}$.

Das Seniorfahren über eine Werst, für Fahrer über 35 Jahre, bestritten die Herren F. Grundmann und M. Rudsroog vom Rig. Radf.-Verein, E. Andresen und S. v. Kieseritzky vom hiesigen Vereine. Den ersten Preis erwarb sich Herr Grundmann in $1.41\frac{1}{5}$ nachdem ihn Herr Andresen in flottem Tempo 2 Runden geführt hatte. Der zweite Preis wurde Herrn M. Rudsroog in $1.41\frac{2}{5}$ bei halber Radlänge Abstand zu Theil.

Als 6. Nummer folgte das grosse Hauptfahren des Tages über 5 Werst um den Wanderpreis von 200 Rbl., welcher von den Mitgliedern gestiftet war und zweimal nach einander oder 3 Mal im Ganzen von einem und demselben Fahrer genommen werden muss, bevor er in den endgültigen Besitz des Siegers übergeht. Von den gemeldeten 10 Herren wurden vom Start abgelaassen: C. Vajen, C. Geertz, B. Lindström, E. Holm, J. Hint, G. Kymmel, C. Rütel und E. Zirzen. Ein lebhafter Kampf entspann sich bei jeder Runde vor dem Zielbände, zwischen den Herren Zirzen und Geertz um die Führungsmedaille. Dieselbe sollte jedoch einen ganz anderen Besitzer finden, der sich bisher auf dem letzten Platze befunden hatte und auf der 6. Runde plötzlich vorschliessend die Tête übernahm und den Abstand zwischen sich und seinen Concurrenten bis nahe auf eine Runde vergrössern konnte. Es war Kymmel der diesen Vorstoss machte. Vajen und Rütel mässigten ihr Tempo und gingen zum grössten Erstaunen Aller auf der 11 Runde ab. In der Zeit von 9 Min. ging Kymmel über's Band, sich dadurch ausser einer goldenen Medaille noch einen Führungspreis sichernd. Zwischen den Finnländern und Hint entspann sich noch ein interessanter Endkampf um den zweiten Preis, aus welchem E. Holm in $9.6\frac{3}{5}$ und Hint als Dritter in $9.6\frac{4}{5}$ hervorgingen.

Zur 7. Nummer, dem Endlaufe des Hauptfahrens für Fahrer 2. Classe über 3 Werst, stellten sich dem Ablasser die 3 Besten aus den zwei Vorläufen und zwar die Herren: L. Kessler, Neumann, H. Schmidt und M. Hermann vom hiesigen, E. Haupt und E. Tiedemann vom I. Rig. V.-V. Hermann und Neumann wechselten in der Führung, bis dieselbe Herr Tiedemann übernahm und bis zum Zielbände behauptete. Ausser dem ersten Preise sicherte er sich noch einen Ehrenpreis in der Zeit von 5.20. Schmidt Zweiter 5.20¹/₅. Kessler in 5.21 Dritter.

Jetzt folgte das Vorgabefahren über 2 Werst, zu welchem sich 21 Herren gemeldet hatten. Vom Mal fuhren die Herren Vajen, Rütel und Hint, der seine Vorgabe von 10 Faden aufgab. Ferner erhielten Vorgaben: Geertz 15, Holm 20, Lindström 30, Rybalowsky 60, Sarin 80, Schiemann 85 und Kormann 120 Faden. Vajen konnte in diesem Rennen seine ganze Kraft entfalten und holte brillant eine Vorgabe nach der anderen auf, bis auf den Finnländer E. Holm, welcher in 3.8 als Erster durchs Ziel schoss, sich ausser dem ersten Preise noch einen Ehrenpreis erwerbend. Zweiter Vajen in 3.9³/₅, Dritter Schiemann in 3.9⁴/₅.

Als letzte Nummer folgte das Tandemfahren über 2 Werst, in welchem das 1. Paar, die Herren C. Rütel und E. Zirzen in 3.5 die beste Zeit aufstellten. Dem zweiten Tandempaare, Lamonow und Stange, wurde ebenfalls für die vorzügliche Zeit von 3.10 der zweite Preis zuerkannt.

Ein Festmahl vereinte die Vereinsglieder und ihre Gäste bei Militärmusik im Saale des „Neuen Theaters“, wo die Stimmung eine dem guten Ausgange dieses Wettrennens entsprechende war. Zur Vertheilung gelangten 2 goldene, 24 silberne und 5 Ehrenpreise.

In den Räumen des Handw.-Vereins beging der R.-V. den 24. Septbr. seinen 9. Stiftungstag und warf der Präses des R.-V., Herr M. Friedrich, einen Rückblick auf das letztverflossene Vereinsjahr, dabei die wichtigsten Momente in die Erinnerung zurückrufend.

Da die Armbinde unseres R.-V. bekanntlich Herr C. Rütel siegreich während der ganzen Saison vertheidigt hatte, wurde ihm der für diese Siege beschaffte Ehrenpreis, eine schöne doppelkapslige goldene Uhr, überreicht. Das Drei-

gestirn Rütel, Hint und Kymmel hat dem hiesigen Radf.-Verein in weiten Kreisen einen guten Namen verschafft und sind diesen Herren die vielen Siege auf den auswärtigen Rennbahnen zu verdanken; in Helsingfors, Zarskoe-Sselo, Strelna, Wesenberg, Walk, Pernau und Riga. 6 Mitglieder unseres Vereins haben in diesem Jahre an 15 auswärtigen Wettrennen theilgenommen und dabei an Preisen davongetragen 19 erste, 17 zweite, 6 dritte Preise, dazu noch 5 Füh-rungs-, 6 Ehrenpreise und 1 Wanderpreis nebst einer Armbinde.

Dieser erste Wanderpreis, welcher definitiv in den Besitz des Verein übergegangen ist — besteht aus einem höchst geschmackvollen Schreibzeug aus Marmor und Silber, und ist während dreier Jahre von den Herren Hint, Kymmel und Rütel vom 2. Rigaer Radf.-Verein, heiss erstritten worden. Nachdem der 9. Nagel in den Schaft des Vereins-Banners geschlagen war, verlas der Präsident noch ein mit lebhaftester Sympathie aufgenommenes Schreiben von Fr. v. Kieseritzky, in welchem sie ihr Damen-Fahrrad, auf welchem nunmehr 200 Damen das Fahren erlernt hatten, dem Verein darbrachte.

Es fanden in diesem Jahre 200 Vereinsabende statt mit einer Frequenz von 3583 Mitgliedern und 288 Gästen, so dass die Durchschnittsfrequenz pro Abend 19,6 Personen betrug.

Clubtouren sind in der Saison 15 ausgeführt worden, mit 1190 Werst und nahmen an denselben Theil 19 Fahrer, welche zusammen 140 Fahrten in einer Gesamtlänge von 10,050 Werst gemacht hatten. Da sich an den Clubaus-fahrten jedoch eine grössere Anzahl von Mitgliedern und zwar jüngere oder auch ältere Herren zu betheiligen wünschten, denen aber das dabei eingeschlagene Tempo von 15 Werst in der Stunde nicht zusagte, so wurde — nur um dem Tourensporte immer mehr Jünger zuzuführen — sofort vom Vorstande eine II. Classe Fahrer gebildet, welchen ebenfalls Preise ausgeworfen wurden und sehen wir, dass von diesen Herren 11 Clubtouren gemacht worden sind und haben daran 51 Mitglieder Theil genommen und zusammen 127 Fahrten in einer Gesamtlänge von 6445 Werst gemacht.

Für das eifrigste Tourenfahren wurden in der I. Classe Preise zugesprochen: Herrn A. Wöhrmann für 1190 Werst,

gemacht in 15 Fahrten, der erste Preis. Herrn E. Kiwastik, für 14 Touren mit 1094 Werst, der II. Preis und Herrn E. Andresen, für 14 Touren mit 982 Werst, der III. Preis. In der II. Cl. erhielten Herr Aerfeldt für 11 Touren, mit 426 Werst, den I. Preis, Herr Schwalbe für 8 Touren, mit 368 Werst, den II. Preis und Herr Waldmann für 8 Touren, mit 298 Werst, den III. Preis.

Die Angaben der Privattouren waren leider noch nicht bei Abfassung dieses Berichtes eingelaufen.

Die Betheiligung der Damen am Radfahren ist ebenfalls eine sehr rege gewesen, obgleich der Record der Saison 1896 nicht erreicht werden konnte.

Das Damen-Frequenzbuch wies einen Besuch von 699 Damen in 86 Fahrstunden auf, so dass die Durchschnittsfrequenz pro Stunde 8 Damen betrug. 56 Fahrstunden fanden auf der Rennbahn und 30 in der Turnhalle statt und betheiligten sich an denselben 110 Damen, und zwar 48 Frauen und 62 Jungfrauen. An den vom Verein ausgeschriebenen 10 Clubtouren hatten sich 14 Damen betheiligt und legten dieselben in 33 Fahrten 2109 Werst zurück, so dass im Durchschnitt auf jede Dame 2,5 Fahrten mit 160 Werst kommen.

In den vier Jahren des Damenfahrens haben im Ganzen die Fahrstunden besucht 261 Damen und zwar 87 Frauen und 174 Jungfrauen.

An Mitglieder traten ein 40 hiesige und 3 auswärtige, und traten aus 43 hiesige und 2 auswärtige, so dass zum Jahresschluss ein Mitgliederbestand von 287 verblieb.

Dieser Mitgliederbestand setzt sich wie folgt zusammen:

51 Kaufleute (Principäle), 43 Commis, 49 Krons-, Civil- und Communal-Beamte, 52 verschiedene Gewerbtreibende, Photographen und Fabricanten, 1 Literat, 7 Edelleute, 8 Rechtsanwälte, 11 Comptoiristen, 14 Professoren und Dozenten, 5 Rentiers, 14 Doctoren und Aerzte, 11 Gutsbesitzer und Landwirthe, 4 Officiere, 5 Lehrer, 8 Apotheker und Pharmaceuten, 5 Künstler und Architecten.

Das Budget balancierte in Einnahmen und Ausgaben mit 3400 Rbl.

1898.

Sonntag, den 3. Mai fand die Eröffnung der Sommer-Saison statt, indem der R.-V. aus seinem Winterlocal — der

Turnhalle, nach der eigenen freundlichen Heimstätte, dem Rennplatze übersiedelte. Etwa 50 Fahrende — unter welchen mehrere Damen und sogar 4 Kinder auf kleinen schmucken Rädern die Aufmerksamkeit auf sich lenkten — hielten an der Spitze des Fahrwarts E. v. Budkowsky ihren Einzug auf die mit Fahnen und Wimpeln geschmückte Bahn. Die im vorigen Jahre angelegte Rennbahn aus Holz ist inzwischen noch mehr, als es schon der Fall war, den Bedürfnissen der an den Rennen activ Betheiligten angepasst worden.

Auf ein Signal vereinigten sich Alle vor der Preisrichter-Tribüne, von der aus der Präses, Herr M. Friedrich, in warmen und beredten Worten das Wirken der Damen im Radfahrer-Verein anerkannte; mit Dank begrüßte er namentlich, dass die Damen sich eifrig auch an den Vereins-Tourenfahrten betheiligten und auch vor grösseren Touren nicht zurückschreckten. Er freue sich daher, hier einen Beschluss des Vorstandes und der General-Versammlung auszuführen, welcher bestimme, den vier Damen die die Fahrt zum Meeting nach Fellin im vorigen Jahre absolvirt hätten, aus diesem Anlass Erinnerungszeichen zu überreichen. Dem „All Heil“ zu Ehren der tapferen Damen folgte voller Widerhall. Die ihnen überreichten Erinnerungszeichen sind sehr geschmackvoll gearbeitet und enthalten die goldenen Initialen des Vereins in einem silbernen Rade.

Auf unserer Rennbahn wird jetzt wiederum volles Leben herrschen, da es gilt, die Kräfte für das zu Pfingsten stattfindende Wettrennen zu stählen, welches nur ein kleiner Theil aller der Veranstaltungen sein wird, welche unserem Verein zu Pfingsten — aus Anlass des 10-jährigen Jubiläums desselben — bevorstehen. Das Festprogramm, welches zu diesem Jubiläum aufgestellt ist, führt folgende Veranstaltungen auf.

Sonnabend, den 23. Mai:

8 Uhr Abends: Empfang der eintreffenden Sportscollegen in der Ausstellungs-Halle.

Sonntag, den 24. Mai:

11 Uhr Vormittags: Officielle Begrüssung der Gäste im Handw.-Verein. 12 Uhr Mittags: Blumencorso, vom Handw.-Verein beginnend, durch die Stadt zur Ausstellungs-Halle, woselbst die photographische Aufnahme stattfindet. 1 Uhr Mittags: Frühstück daselbst unter Theilnahme von Damen.

1/2 4 Uhr Nachm.: Jubiläums-Wettrennen. 9 Uhr Abends: Empfang der Deputationen und Preis-Vertheilung, darauf Ball — Clubcostüm oder Ballanzug obligatorisch.

Montag, den 25. Mai:

Aussfahrt nach Mollatz per Rad und Wagen. 1 Uhr Mittags: Dejeuner in der Festhalle unter Theilnahme von Damen. 7 Uhr Abends: Theater im Handwerker-Verein und nachher bei Musik gemüthliches Beisammensein.



Frequenz der Mitglieder in den Jahren 1888—1898.

Jahr.	Orts- ansässige traten als Mitglieder ein.	Auswärtige traten als Mitglieder ein.	Alte Mitgl. traten wie- der ein.		Im Ganzen eingetreten.	Orts- ansässige traten aus.	Auswärtige traten aus.	Durch den Tod schie- den aus.	Im Ganzen ausgetreten	Zahl der Mitglieder.
1888	68	—	—		68	—	—	—	—	68
1889	52	2			54	11		—	11	111
1890	36	3	2	—	41	41	1	—	42	110
1891	22	3	2	1	27	23	2	—	25	112
1892	16	1	2	—	19	21	2	1	24	107
1893	35	6	4	1	46	13	—	—	13	140
1894	44	7	6	1	58	13	5	1	19	179
1895	77	3	5	1	86	28	7	—	35	230
1896	75	6	11	—	92	28	1	1	30	292
1897	36	2	4	1	43	45	2	1	48	287
In Summa seit Gründung des Vereins.	458	32	36	5	531	220	20	4	244	287

Die 531 Mitglieder, welche seit Gründung des hiesigen Vereins demselben beigetreten sind, haben folgenden Ständen und Berufsklassen angehört: 68 Kaufleute, 90 Commis, 44 Doctore und Aerzte, 28 Comptoiristen, 20 Professore und Docenten, 21 Lehrer, 75 Militär-, Civil- und Communalbeamten, 23 Rentiers, 21 Gutsbesitzer, Arrendatore und Landwirthe, 11 Rechtsanwälte, 11 Literaten, 88 versch. Gewerbetreibende, 8 Künstler, Architecten etc. 13 Apotheker und Provisore, 17 Edelleute

Rekord-Tafel.

Uebersichtsliste der besten Zeiten, welche bis 1896 auf der Grandbahn und 1897 auf der Holzrennbahn des hiesigen Vereins erzielt wurden.

Strecke in Werst.	H o c h r a d.			N i e d e r r a d.			T a n d e m.		
	Zeit.	Name.	Tag.	Zeit.	Name.	Tag.	Zeit.	Name.	Tag.
1 Runde = 1/3 Werst				25 ² / ₅ Sec	C. Rütel.	3 Aug. 97			
1 Werst.	2 05 Sec.	E. Raudsepp.	16. Juni 96	1.29 Sec.	G.Kymmel.	3. Juli 97	1.31	Murmann. Sorin.	22. Mai 97
1 1/2 Werst.				über 35 J. 2.46 ³ / ₅ „ 40 „ 3.25 ² / ₅	E. Reinert. E. v. Budkowsky.	13. Mai 96 27. Aug. 95			
2 Werst.	4.20 fest. Reifen 3.58 ² / ₅ Pneum.	E. Raudsepp. Söbber.	27. Aug. 95 1 Sept. 96	3.10 ¹ / ₅	C. Rütel.	19. Juni 97	3.05	C. Rütel. Zirzen	31. Aug. 97
3 Werst.	7.38 Sec.	E. Raudsepp.	11. Mai 95	5.20	Tiedemann.	31. Aug. 97			
5 Werst.	11.31 ¹ / ₅ Sec.	E. Graeff.	19 Juni 94	8.51	Zelibejew	27. Aug. 95			
1 engl. M.				2.24 ⁴ / ₅	C Vajen.	1. Sept. 96			
5 engl. M.				16.54	C Rütel.	22. Sept. 96			

Cassen-Bericht pro 31. Dezember 1897.

Debet.	Cassa = Conto.		Credit.	
	Rbl.	K.		Rbl. K.
An Saldo	19	03	Per Fahrbahn-Conto . .	3147 43
" Anleihe-Conto . .	1800	—	" Inventar-Conto . .	72 55
" Eintritts-Beitr. - Cto.	114	—	" Wettfahren-Conto . .	977 13
" Mitglieds Beitr.-Cto	1692	—	" Armb.-Renn - Conto	138 42
" Wettfahren-Conto . .	2127	40	" Tourenfahren - Cto.	128 50
" Armbinde-Renn-Cto.	251	90	" Vergnügungs-Cto. . .	319 45
" Clubabzeichen-Conto	96	60	" Clubabzeichen-Cto.	9 —
" Tourenfahren-Conto	28	75	" Creditoren-Conto . .	195 73
" Pön-Conto	3	—	" Zinsen-Conto	138 —
" Zinsen-Conto	4	12	" Unkosten-Conto . . .	940 24
			" Saldo	70 35
	S.-R.	6136 80		S.-R. 6136 80

Bilanz pro 31. Dezember 1897.

	Rbl.	K.		Rbl. K.
An Cassa-Conto	70	35	Per Anleihe-Conto . .	4700 —
" Fahrbahn-Conto . . .	3925	11	" Creditoren-Conto . .	76 74
" Immobilien-Conto . .	4685	01	" Armb.-Renn - Conto	113 48
" Inventar-Conto	1674	77	" Zinsen auf Anl.-Cto.	52 50
" Clubabzeichen-Cto. . .	75	20	" Capital-Conto	5582 72
" Wettfahren-Conto . . .	20	—		
" Tourenfahren-Conto.	75	—		
	S.-R.	10525 44		S.-R. 10525 44

D. Zt. Cassenwart: A. Erler.

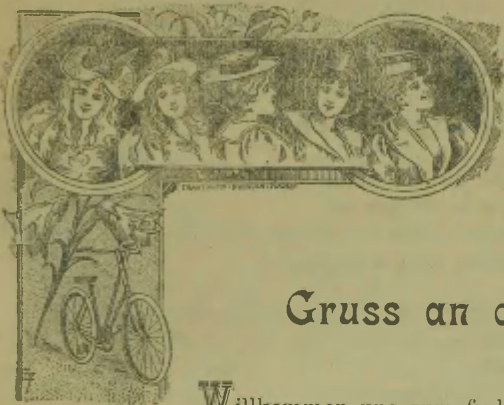
Revidenten: H. Kramer, Wold. Krüger, S. v. Kieseritzky.

Jurjew, 26. März 1898.

Vorstand

des Radfahrer-Vereins.

Präses:	M. Friedrich	von 1888 bis
Vice-Präses:	A. Hasselblatt	„ 1888 „
Cassenwart:	A. Erler	„ 1888 „
Fahrwart:	G. Kopfstein	„ 1888 „ 1889
„	C. Wassermann	„ 1889 „ 1891
„	G. Pfeil	„ 1891 „ 1892
„	E. v. Budkowsky	„ 1892 „
Vice-Fahrwart:	A. Punga	„ 1894 „ 1895
Bahnfahrwart:	C. Wassermann	„ 1895 „
Schriftwart:	C. Kubja	„ 1888 „ 1889
„	H. Ignée	„ 1889 „ 1891
„	O. Dahlberg	von 1891—1894, 1895—1898
„	W. Krüger	„ 1894 „ 1895
„	S. v. Kieseritzky	„ 1898 „
Vice-Schriftwart:	do	„ 1897 „ 1898
Vereinsarzt:	Dr. Hartge	„ 1888 „ 1889
„	Dr. Ströhmberg	„ 1889 „
Zeugwart:	J. Thomberg	„ 1893 „
Hausvater:	J. Rütel	„ 1893 „ 1895
„	J. Schwalbe	„ 1895 „
Oeconom. Vorst.:	J. Rütel	„ 1896 „



Gruss an die Radler.

Willkommen uns zum frohen heitern Feste,
Ihr baltischen Radler, nehmt zum Gruss die Hand!
Willkommen uns, ihr lieben werthen Gäste
Dort unten aus der Liven schönem Land!
Gruss Allen, die vom fernen Süd' und Norden,
Von Ost und West ins Thal des Embach wallten:
Euch grüssen uns're tannengrünen Pforten,
Zu Ehren Euch die Banner sich entfalten.

In uns'rem Sport, des rühmen alle Mannen,
Im Sporte wohnt der Seelen Harmonie;
Ob unter Kurlands Eichen, Estlands Tannen
Die Fehde Brüder trennt, Du einest sie.
Sind wir betrübt, drückt uns der Sorge Leid,
Hat uns verstimmt der Arbeit hartes Loos,
Dann lehrt allein der Sport Zufriedenheit
Und lässt Vergessen finden in der Freude Schoss.

Der Frauen Huld erwirbst Du nicht durch Flucht
Vor der Gefahr. Drum sichre Dir die Kraft,
Vertrau' Dich an der Sportgesetze Zucht,
Sie schützt Dich, dass nicht Dein Leib erschlaft.
Der Muskel Stählung wird Dir zum Genuss,
Erschöpfung kennst Du nicht und wenn Du dann
Das Wort Dir zum Gebot erhebst: „Ich muss!“ —
Dann bist Du erst ein rechter deutscher Mann!

Heil Jedem, der dem Sporte Hütten baut!
 Heil Allen die ihm reichen Herz und Hand!
 Embach-Athen grüsst Euch, wackre Radler laut
 Und: Dreimal Heil! echot der Embachstrand.
 Willkommen unter Livlands Wittertannen!
 Die Ehrung winkt, jedweder Preis ist frei!
 Fortuna wartet ihrer tapfrer Mannen
 Und bringt ein köstlich Füllhorn zum Turnei!

Radler - Liebe.

Velociped-Ballade.

Velozipepi war ein hübsches Mädchen,
 Velozipeter liebte sie gar sehr:
 Wenn er sie fahren sah auf ihrem Rädchen,
 Vor lauter Wonne stets allheilte er.

Auch sie schien seine Liebe zu erwiedern,
 Ach, wie entzückte ihn ihr zücht'ger Gruss!
 Um sie zu feiern nach Gebühr in Liedern,
 Bestieg er den Velozipegasus.

Ein Briefchen warf er einst ihr zu. O Himmel!
 Ein heftiger Windstoss trieb's vor den Papa.
 „Ei hol' Dich die Velozipest, Du Lummel!“
 So rief der Alte, als den Brief er sah.

Velozipepi durft' nicht mehr auf's Radel,
 Dieweil Velozipeter war so frech, —
 Und dass passirt ihm schon beim dritten Madel,
 Der Arme hatte ein Velozipech.



Radler - Leben.

Sonst und jetzt.

Einst fuhr der Radler froh hinaus
 Im frischen Sommermorgen,
 Auf seinem Ross fühlt ledig er,
 Von Grillen sich und Sorgen,
 Und wo 'ne hübsche Maid er fand,
 Setzt' er sich in die Nähe
 Und sprach in leisem Flüsterton
 Von heisser Lieb und Ehe.
 Da ward des Mädchens Rosenmund
 Des Radlers leichte Beute,
 Und hatte fleissig er geküsst



So fuhr er in — — die Weite.
 Doch heute spart das Mägdelein
 Sich gerne solchen Kummer,
 Es schielt, bevor es küssen lässt,
 Erst nach des Radlers **Nummer**,
 Und will er nach empfang'nem Kuss
 Im Sturm davon kutschieren.
 Lässt einfach seinen Namen sie
 Dann amtlich constatieren.

Das Lied vom Rade.

Sehr frei nach Schiller.

Wohlthätig ist es, Rad zu fahren,
 Ob man nun jung, ob alt an Jahren,
 Denn, wenn ein Radler, wohlgerathen,
 Von strammen Bau und drallen Waden,
 Dahin rast auf der eb'nen Bahn,
 Freut dies doch immer Jedermann.
 Doch furchtbar kann das Rad auch werden
 Und sich ganz schauerlich geberden,
 Wenn man das Gleichgewicht verliert
 Und elend hingeworfen wird.
 Wehe! wenn man losgelassen,
 Durch die volksbelebten Gassen
 Hinsaust mit unsich'rer Hand!
 Dann ist nicht mehr viel zu spassen,
 Gleich liegt man da am Strassenrand.

Auf dem Rade fährt sich's schön,
 Weiss man damit umzugeh'n,
 Auf dem Rade stürzt man hin,
 Kann man nicht die Bremse zieh'n,
 Hört ihr's wimmern dort beim Teich?
 Der stürzt gleich!
 Der fährt nicht mehr grad herunter,
 Der saust bergab Kunterbunter!
 Roth wie Blut ist sein Gesicht,
 Er sucht die Bremse und find't sie nicht.
 Hin saust das Rad mit aller Macht,
 Dass es in allen Fugen kracht
 Wirbelnd steigt die Staubessäule
 Bei der vehementen Eile,
 Rasend fährt's von Berg zu Thal
 Zu des Radlers bösen Qual.
 Vormann rennet, rettet, flüchtet,
 Sonst wird sein Rad zu Grund gerichtet.

Felgen klirren,
Schrauben schwirren,
Speichen sausen
In dem Brausen
Dieser niederträcht'gen Flucht.

Prasselnd stösst's mit aller Wucht
An den Prellstein bei dem Teich.
Und als wollte es nun gleich
Alles mit sich reissen fort
Fliegt es da, der Fahrer dort
Jed's im Bogen riesengross!

Fassungslos
Liegt der Arme
Mit zerschund'nem Bein und Arme
Auf den Boden hingestreckt
Ganz mit Staub und Schmutz bedeckt.

Einen Blick
Nach den Steinen.
Den gemeinen,
Sendet noch der Mensch zurück.
Schiebt fröhlich dann sein Radel weiter.
Sind auch die Knochen ganz zerschunden,
Er bleibt deshalb noch immer heiter!
Ein gut Glas Bier heilt alle Wunden.

Die Tandemfahrer oder zweierlei Ansichten.



Das Brautpaar.

Auf dem Tandem, sag ich,
Fährt's sich schön, sag ich
Wenn die Fahrer, sag ich,
Sich versteh'n.
Sind's zwei Herren, sag ich,
Geht's sehr schnell, sag ich,
Man kommt riesig, sag ich,
Von der Stell!

Auf dem Tandem, sag ich,
Pas à pas, sag ich,
Mit dem Liebchen, sag ich,
Macht's viel Spass.
Wenn man auch mal, sag ich,
Schwitzen muss, sag ich
Wird's bezahlt dann, sag ich,
Mit 'nem Kuss!

Das Ehepaar.



Auf dem Tandem, sagt sie
Ist es fein, sagt sie,
Denn da bist Du, sagt sie
Nie allein.
Ausgepumpt, sagt sie,
Werd' ich schwer, sagt sie,
Tret ich nicht, sagt sie
Tritt ja er.

Auf das Tandem, sagt er,
Steig' nicht n'auf, sagt er,
Mit 'ner Dame, sagt er,
Du zahlst d'rauf.
Denn auf Einen, sagt er,
Kommt die Müh, sagt er
Er tritt immer, sagt er,
Sie tritt nie.

Fahrrad - Industrie.

Rad = Concurrenten hiesiger Stadt.

Preisend mit viel schönen Reden
Ihrer Räder Werth und Zahl.
Sassen jüngst die Fahrradhändler
Hies'ger Stadt im Kneiplocal.

„Herrlich“, sprach hier Peter Adler,
„Ist mein Fabrikat. Ich weiss:
Konkurrier' in Qualität nur,
Niemals aber mit im Preis!“

Stolzer, auch, die alte Firma,
Rief: „Mein'n Roverkönig seht,
Freihändig kann man ihn fahren.
Wenn das Fahren man versteht!“

„Wie auf eines Adlers Flügeln
Sauset froh durch Stadt und Land“ --
Rief Herr Kiwastik — „wer jemals
Heinrich Kleyers Rad erstand!“

„Kinder“, sagt Johannes Hint,
„Darauf bin ich stolz:
Alles wird jetzt übertroffen
Durch mein Rad von Holz.“

Wilhelm Laatsch, der auch schon lange
Bestbewährte Räder führt,
Wollt nicht in den Streit sich mischen,
Wem der Preis denn hier gebührt

Drückte sich in seine Ecke,
Trank den Schoppen hastig leer
Und entgegnete mit Nachdruck:
„Streitet doch nicht hin und her!“

Ob nun Naumann, Dürkopp, Kleyer,
Brennabor und Leutner, oh,
Wer es richtig nur behandelt
Wird auch seines Rades froh.“

Und es riefen alle Herren
Unisono: „So solls sein!
Wilhelm Laatsch traf auch das Rechte!“
Heil dem Sporte! Heil dem Wein!

Lustige Ecke.

Das Rad der Zeit oder Einst und Jetzt.



Als die Jungfrau hold und züchtig
Drehte still das Spinnrad nur,
Folgt der Jüngling stets erröthend
Heiratslustig ihrer Spur.

Heute kennt die holde Jungfrau
Besser eine andere Pflicht,
Dreht das Dreirad, dreht das Zweirad,
Doch das Spinnrad dreht sie nicht.

Und der Jüngling, der folgt heute
Heftig tretend ihrer Spur
Spricht vom Dreirad, spricht vom Zweirad,
Doch von Heirath — schweigt er nur.

Variationen.

Stolz in die Welt hinaus strampelt auf blitzendem Zweirad der
Jüngling; Still mit verbog'nem Gestell schiebt er sich Abends nach Hause.

Lose Gedanken eines Radfahrers.

Ein Student ohne Onkel, ein Radfahrer ohne Pumpe sind in gleich
unangenehmer Lage. — Keiner von beiden kann — pumpen.

Aerzten und Advocaten ist das Radfahren ganz besonders zu
empfehlen. — Sie stehen dann in sehr verwickelten Fällen nicht mehr
„radlos“ da

Jemandem ein Rad und ausserdem noch baares Geld zu einer Pfingsttour borgen, das nennt man wirklich, „mit Rad und That beistehen“.

Radfahrer, welche einen festen Beruf haben, nennt man Herrenfahrer; wenn sie ihren Beruf aufgeben, dann erst werden sie — Berufsfahrer.



Scherzfrage.

Wer ist der ärmste Mann?

Antwort: Der Radfahrer, denn er muss sogar die Luft pumpen.

Was ist auffallend?

Dass die Hühner davon laufen, wenn ein Rad daher kommt.

Dass nur die Fahrräder etwas gelten, die man selbst fährt.

Dass die Besitzer hochübersetzter Fahrräder sich über jene mit niedriger Uebersetzung lustig machen.

Dass der Durchschnittshund nicht leben kann, ohne ein Fahrrad anzubellen.

Dass die meisten Clubausfahrten heutzutage mehr einem Strassenrennen gleichen.

Dass der Reiter einer neuen Maschine stets um das Gewicht derselben getragt wird.

Dass es noch immer Leute giebt, welche der Damenwelt das Radfahren nicht gönnen.

Lasst SIE radeln,
Lasst sie tollen
Wie sie wollen —
Nur nicht schmollen.



D'rum prüfe, wer sich ewig bindet
Ob sich der Mensch zum Radl findet.
Der Kauf ist kurz, die Strasse lang.

Erst den Kuss — dann die Kralle
So sind sie alle — die treten Pedale.

Aus dem Irrsal — aus dem Wirrsal
Aus der Schwüle — der Gefühle
Führest Du — uns zur Ruh,
Herrliches Rad!

Wie's werden wird.

Auf dem Zweirad reitet Alles
Heutzutage stolz umher
Mächtig ist der Sport verbreitet
Beim Civil und Militär.

Nächstens werden wir's erleben,
Wenn der Sport so weiter dringt.
Dass der Storch die kleinen Kinder
Gleich schon auf dem Stahlross bringt.



Fataler Druckfehler.

Als nächste Nummer folgte ein Damen-
rennen, bei welchem ein sehr bewerkenswerther
Spott entwickelt wurde.

Briefkasten.

N. N. Sie sind ein merkwürdiger Kauz. Wenn Ihre Frau
darüber sich ereifert, dass Sie von den Radlertouren
immer so spät heimkehren, so giebt es nur ein
einziges Mittel dagegen. Nehmen Sie sie doch mit.

A. Z. Wir sind leider nicht in der Lage, Ihnen den Tag
unseres 25-jährigen Stiftungsfestes genau angeben
zu können. Nur soviel wollen wir Ihnen verrathen,
dass er wahrscheinlich in das 20. Jahrhundert fällt.

B. F. Jetzt verstehen wir Sie. Ihnen scheint ihr einfacher Titel
nicht genug Klang zu haben. Dem kann abgeholfen werden.
Sie sind doch Radfahrer? Schreiben sie sich doch Dr. ped.
(Doctor pedales)! Das genügt!



- A. F. Wenn Sie jedesmal bei einem Radlerglockenzeichen in Ohnmacht fallen, so sind sie schwer krank. Wir rathen Ihnen, eine Wasserheilanstalt im Innern von Afghanistan aufzusuchen. Dort soll es keine Radfahrer geben.
- Miezi. Also Sie möchten auch gern ein Rad haben? Aber der Alte will nicht? Versuchen Sie es einmal mit Weinkrämpfen und Ohnmachten. Das wird ihn schon mürbe machen.



Aphorismen,

Modern! ER lehrt seine Frau radfahren und SIE ihn — kochen.

Das Rad verkürzt uns die Zeit und verlängert uns dadurch das Leben.



Was bliebe
Dem modernen Menschenleben,
Wenn Gott uns nicht gegeben
Radl und Liebe?

In Afrika ist die Frau ein Hausthier, — in Asien ein Ausstattungstück, — in Europa aber eine Radfahrerin! Höchste Cultur!

Die gefährlichste Grossmacht der Welt ist der Zauber des Weibes, die bedeutendste wird das Rad.

Das Radfahren ist das Geschäft des Müssigen, nie aber der Müssiggang des Geschäftigen.

Ständen nicht Radlerinnen feurigen Auges am Wege des Lebens, wahrlich, es radelte dann ohne Gefahr sich leichtlich dahin.

Der Zeitgeist wollte sein Symbol haben und erfand das Rad.

Eine Radfahrerin ist das Paradies der Augen, der Engel des Sports und die Hölle der zollfreien Gedanken.

Welch schreckliches Dilemma: „Die Welt ohne das Weib“
— „Das Rad ohne die Welt“.

Die Radfahrerin ist muthiger als man glaubt; sie übertreibt ihre Furchtsamkeit, während der Radler sie verheimlicht.

Kugellager und Weiberthränen kommen am leichtesten in's Rollen.

In alle Radlerinnen verliebt zu sein, ist nicht so gefährlich als in — eine allein.

Wenn zwei Pedaleusen gleich schön sind, so liebe man — beide, man kriegt eine mit der Zeit schon satt.

Das Radel zwang und zwingt die Welt
Bis dieses All in Trümmer fällt

Wenn Du zu Hause Washtag hast
Und fährst von der Rennbahn 'runter
So laden sich die Nachbarinnen zu Gast
Und plappern Dich herunter.



1. Du hast Diamanten und Perlen,
Hast alles, was Menschenbegehrt:
Und hast noch immer kein Zweirad —
Mein Liebchen, das wundert mich sehr!
2. Nennst erst Du ein Zweirad Dein eigen,
Will ich ein ganzes Heer
Von ewigen Liedern d'rauf dichten,
Mein Liebchen, was willst Du noch mehr.
3. Und kaufst Du Dir selber kein Fahrrad,
So schwör ich, ich schaff Dir eins her!
Dann bin ich zu Grunde gerichtet; —
Mein Liebchen, was willst Du noch mehr!?

Inserate.

Achtung! Für die Festtage bringen wir unser wohllassortirtes Lager in

Heftpflaster

in empfehlende Erinnerung.

Die Droguerie.

Zu vertauschen. Wir sind nicht abgeneigt, unsere Dreisitzer (1 Damen- und 2 Herrensitze) gegen einen Zweisitzer einzutauschen. Nöthigenfalls kann die Dame dazugegeben werden.

Gebr. Strampelmeier.

VERLOREN. Auf meiner Tour nach Tabbißer ist mir gestern, zwischen Mütta und Wassula, auf unerklärliche Weise das Gleichgewicht abhanden gekommen. Der ehrliche Finder wird um Rückgabe gebeten.

Dr. ped. Morgenroth.

Dienstmann № 2!

Zum Aufpumpen schlapper Gummischläuche empfiehlt sich

Ferd. Kräftig.

Auf 3 Atmosphären bin ich geprüft.

Zu vergeben!

Auf meinem am 25. Mai nach Mollatz fahrendem Tandem ist noch der **Damensitz** frei. Reflektantinnen mit kräftigem Fusstritt wollen sich melden bei

Fritz Tretzu.

Zu verkaufen.

Mehrere gut ausgefahrene Achsenlager hat billig abzugeben

Theodor Oomberg.

Belohnung

Gestern um die Mittagsstunde ist mir auf der Höhe des Petersburger Berges mein Rad durchgegangen. Der ehrliche Finder erhält eine gute Belohnung.

August Haltauf.

Todesanzeige.

Gestern um die 8 Abendstunde verschied nach einem furchtbaren Kampfe an einem Steinleiden mein neues

Zweirad.

Wer meinen traurigen Verhältnisse kennt, wird meine Verzweiflung begreifen.

Aug. Windig.

Hierher sehen!

Am Malzmühlenteiche soll demnächst eine

Wasserhebemaschine

aufgestellt werden, welche einen Motor à la Velociped besitzt. Hierdurch bietet sich für Renner eine vorzügliche Gelegenheit zu einem Training. Frühstück und Mittag wird gratis gegeben

Ingen. Wühlwurm.

BILLIG.

Verschiedene Portionen

Gift & Galle

womit man die Radfahrer vernichten kann, werden billig abgegeben bei

H. Geifert.



Freundliche Bitte!

Wir ersuchen alle Hausbesitzer und Miether, am Festtage zu Ehren der fremden Radler die Fahnen auszuhängen, um auch diese den schönen Festzug sehen zu lassen. Die Fahnen aber bitten wir, recht lustig zu flattern, wenn die fröhlichen Gäste an ihnen vorüber ziehen. Sollten einige Fahnenbesitzer, die den Radlern nicht besonders grün sind, unserem Wunsche nicht entsprechen wollen, so mögen sie wenigstens während des Festzuges zum Fenster heraussehen und ein recht freundliches Gesicht machen. Räsonniren können sie ja später.

Das Festcomite.

Café & Conditorei Gillib.



Jeder Radfahrer ist willkommen.

Specialität:
Starker Café.

Normaldosis
eine Tasse.

**Wer mehr trinkt,
fällt um.**

Vereinsbank,

discountirt Radfahrerwechsel und giebt Hypotheken auf Fahrräder zu mässigem Zins.

Radfahrer-Vereins-Kapitalien
finden hier gute Anlage.

Defecte Fahrer und Räder werden in bester Weise geheilt bei

G. Tietz, Büchsenmacher.

Dampfbadeanstalt

hinter der Kaiserlichen Post.

Abgehetzte Radfahrer finden hier ein erquickendes Bad, allzu **sieges-trunkene** eine **kräftige Abkühlung**.

Buchhandlung, 1818 gegründet.

Die **gesamte Radfahrerlitteratur** auch diejenige, welche noch erscheint, liegt stets bei uns auf oder wird in **kürzester Zeit** beschafft.

Restaurant & Café

an der **Bahnhofsstrasse.**

Durch Ueberanstrengung herabgekommener Radfahrer wollen hier Station nehmen. **Jedem wird wieder auf die Beine geholfen.** Etwas Haare muss er aber lassen.



Altdeutsche Bierstube

untere Marktstrasse.

Schon die alten Deutschen haben hier gezecht und die jungen machen es ebenso.

Actien = Bierbrauerei.

Eine viel angezapfte Firma, der der Stoff niemals ausgeht.

Weitere Empfehlung unnöthig.



Telegramm !

Während des Druckes eingegangen.

Auf! Die Gläser, lasst sie klingen
Und beschwört der Zukunft Schoss,
Dass er unsern Sport mag bringen
Jederzeit das heitre Loos.
Lasst uns würdig ihm zu Ehren,
Der so fest uns an sich zog,
Bis zum Grund die Gläser leeren
Unser Sport er lebe hoch!!!

All Heil !

Ans Polenland,
Wo der Wolfe-Stand!

sagt zum 10-ten Stiftungstage allen
seinen lieben Sportscollegen
ein donnerndes All Heil!

Grünbusch № 50.

